

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS
PARIS... Un an 14 fr. ÉDITION DE LUXE
DÉPARTEMENTS — 15 fr. FRANCE. Un an. 30 fr.
ÉTRANGER — 20 fr. ÉTRANGER. — 40 fr.

6 Décembre 1902. — N° 221.

Rédaction et Administration : 9, Avenue de l'Opéra, PARIS (1^{er} Arr^t)

PUBLICITÉ
PAGES DE COUVERTURE, la ligne. . . 1 fr. 50
LA PAGE 600 fr.
ENCARTAGE. 500 fr.



(Cliché Barca).

Raoul le Boucher.

Pons.

A LA CONQUÊTE DE LA CEINTURE D'OR. — PAUL PONS ET RAOUL LE BOUCHER.

Quoique tout jeune d'âge et d'expérience, Raoul le Boucher a offert une superbe résistance à Pons qui a trouvé en lui un des concurrents les plus dangereux pour la Ceinture d'Or. Une première fois, les deux hommes ont lutté pendant 30 minutes sans résultat et le second soir, ce n'est qu'à la troisième reprise que le géant a pu parvenir à tomber son rival. La lutte avait duré 1 h. 23 m. 28 s., au total.



Voir dans notre prochain numéro :

*Le Tour d'Europe
en automobile,
par G. Cormier.*

*Jockeys, Entraîneurs... et Pêcheurs,
par Paul Mégnin.*

*La Lutte à Paris,
par Fioravanti.*

*A l'Exposition d'Aviculture,
par P. de Bart.
etc. etc.*



NOTRE NUMÉRO DU SALON

Dans quelques jours, les portes du Grand Palais s'ouvriront pour le

Salon de l'Automobile et du Cycle

Comme l'an dernier, nous consacrons un

Numéro exceptionnel

à cette grande manifestation de l'industrie française. Mais pour ne pas priver nos lecteurs du compte rendu des événements sportifs de la semaine, nous avons décidé de faire de ce numéro, un

Numéro spécial hors série

qui viendra en supplément du numéro ordinaire.

Ce numéro exceptionnel, qui contiendra

28 pages

et constituera un véritable album du Salon de l'Automobile, paraîtra le

16 Décembre

Il ne sera vendu que

10 Centimes



NOTRE SALLE D'EXPOSITION

A peine inauguré, notre hall du 9 avenue de l'Opéra, au rez-de-chaussée, est le rendez-vous des sportsmen que leurs occupations ou leurs loisirs amènent dans cette belle avenue de l'Opéra où sont installés nos bureaux.

On y trouve nos diverses primes, notre librairie sportive et la collection des originaux de la *Vie au grand air*.

L'entrée est libre pour tous nos lecteurs et abonnés auxquels nous ne pouvons trop conseiller de venir nous rendre visite avec leurs mères, leurs femmes, leurs sœurs ou leurs amies. Celles-ci y trouveront une véritable exposition de bibelots de toute sorte, les mannequins-poupées habillés à la dernière mode de... demain, les délicieuses « Poupées-chiffon », de Mlle Daussat qui viennent d'obtenir le Grand Prix à l'Exposition des arts et métiers féminins et une médaille d'or au Concours de jouets, les ouvrages de dames, etc., etc.

C'est une visite qui s'impose, à l'approche des fêtes de Noël et du jour de l'an.



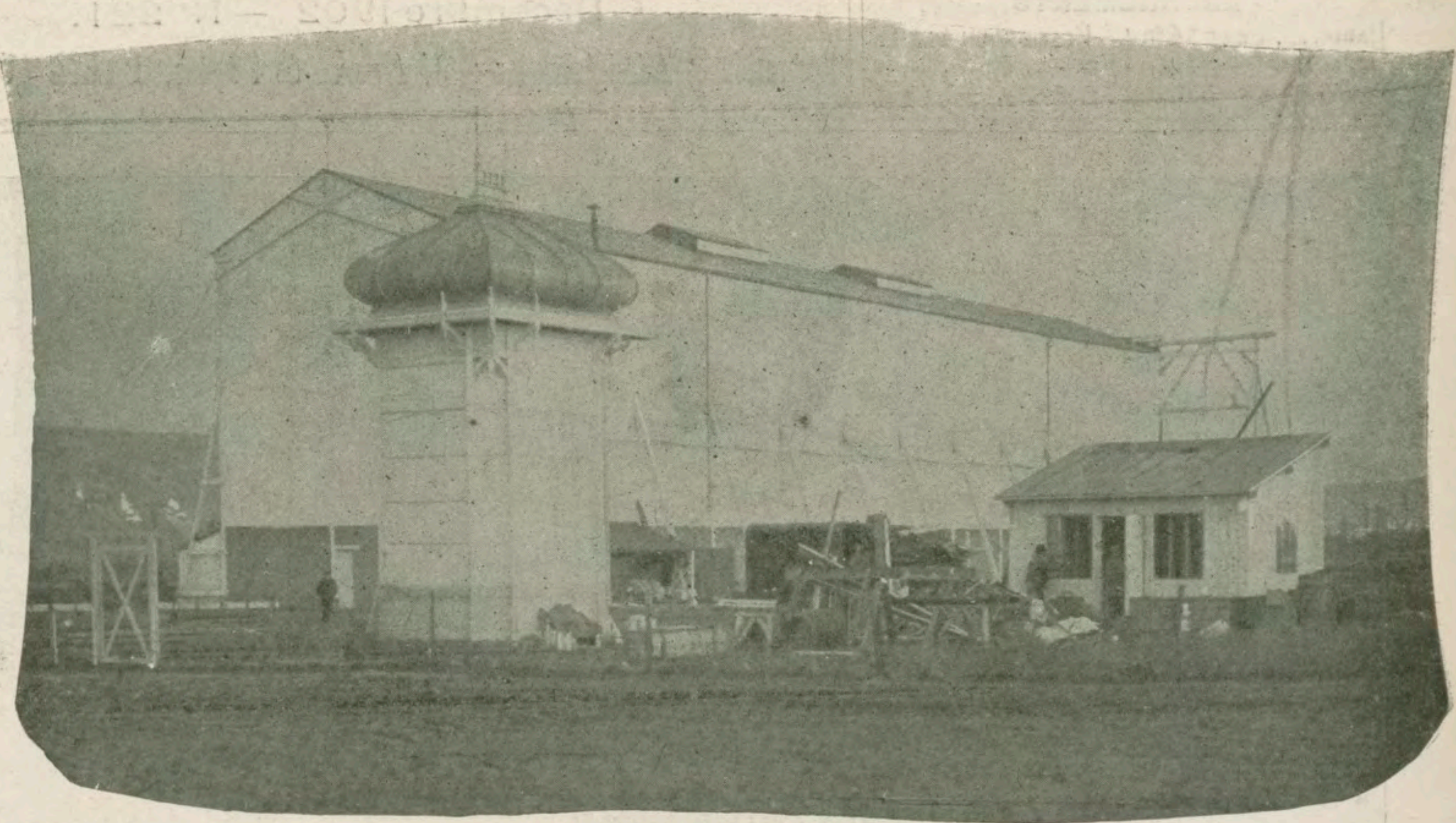
NOTRE CARTON RELIEUR

Voici venir la fin de la cinquième année de la *Vie au Grand Air*. Il n'est pas un abonné ou un lecteur de notre revue qui ne tienne à conserver précieusement la collection qu'il a soigneusement recueillie.

Nous ne saurions trop leur recommander notre carton relieur, système très pratique de reliure automatique permettant de conserver les 52 numéros de l'année.

Ce carton relieur très élégant, bleu foncé, avec lettres d'or, est vendu 4 fr. Joindre 85 centimes à la commande pour l'envoi à domicile.

LES ÉDITEURS.

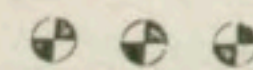


Le hangar du ballon Lebaudy à Moisson.

Côté de l'entrée. On aperçoit sur le toit l'anémomètre.

Les premiers essais de l'Aéronat " Lebaudy "

Le ballon dirigeable de M. Lebaudy devait, vendredi dernier, tenter le voyage de Moisson à Mantes et retour. Ce voyage empêché par le mauvais temps, a été remis au premier beau jour.



Les générateurs d'hydrogène et la chambre de la machine.

Le 13 novembre dernier, un mois jour pour jour après la catastrophe du *Bradsky*, l'aéronat Lebaudy dont nous avons déjà parlé ici même, s'est, pour la première fois, aventuré librement dans l'atmosphère. Sur quatre sorties effectuées, l'appareil est revenu trois fois à son point de départ. Ce début, ce succès, semble donc marquer le commencement d'une période heureuse en aéronautique, cette science dont les adeptes momentanément angoissés, mais non découragés par les atroces souvenirs des 12 mai et 13 octobre, espèrent fermement que des triomphes futurs adoucissent bientôt



Le hangar du ballon. Lebaudy à Moisson.

En A B, la porte de sortie du ballon. En avant on aperçoit le fossé dans lequel se loge la nacelle à la sortie.

les deuils récents. Déjà, l'avenir s'éclaire, et, au parc de Vaugirard, le Santos-Dumont IX en partance — ces lignes paraîtront quelques heures avant son départ — ne peut que confirmer nos espérances.

Les trois premières ascensions de l'aéronat de Moisson ont été dirigées par M. Édouard Surcouf, constructeur de l'enveloppe, accompagné de M. Julliot, ingénieur-directeur de la raffinerie Lebaudy, qui établit la partie mécanique — et d'un mécanicien.

Quand ils eurent décrit, à 80 mètres d'altitude, des virages, des cercles fermés et des 8, MM. Surcouf et Julliot, désireux de voir de la terre ferme évoluer l'aéronat, cédèrent la nacelle — où le mé-

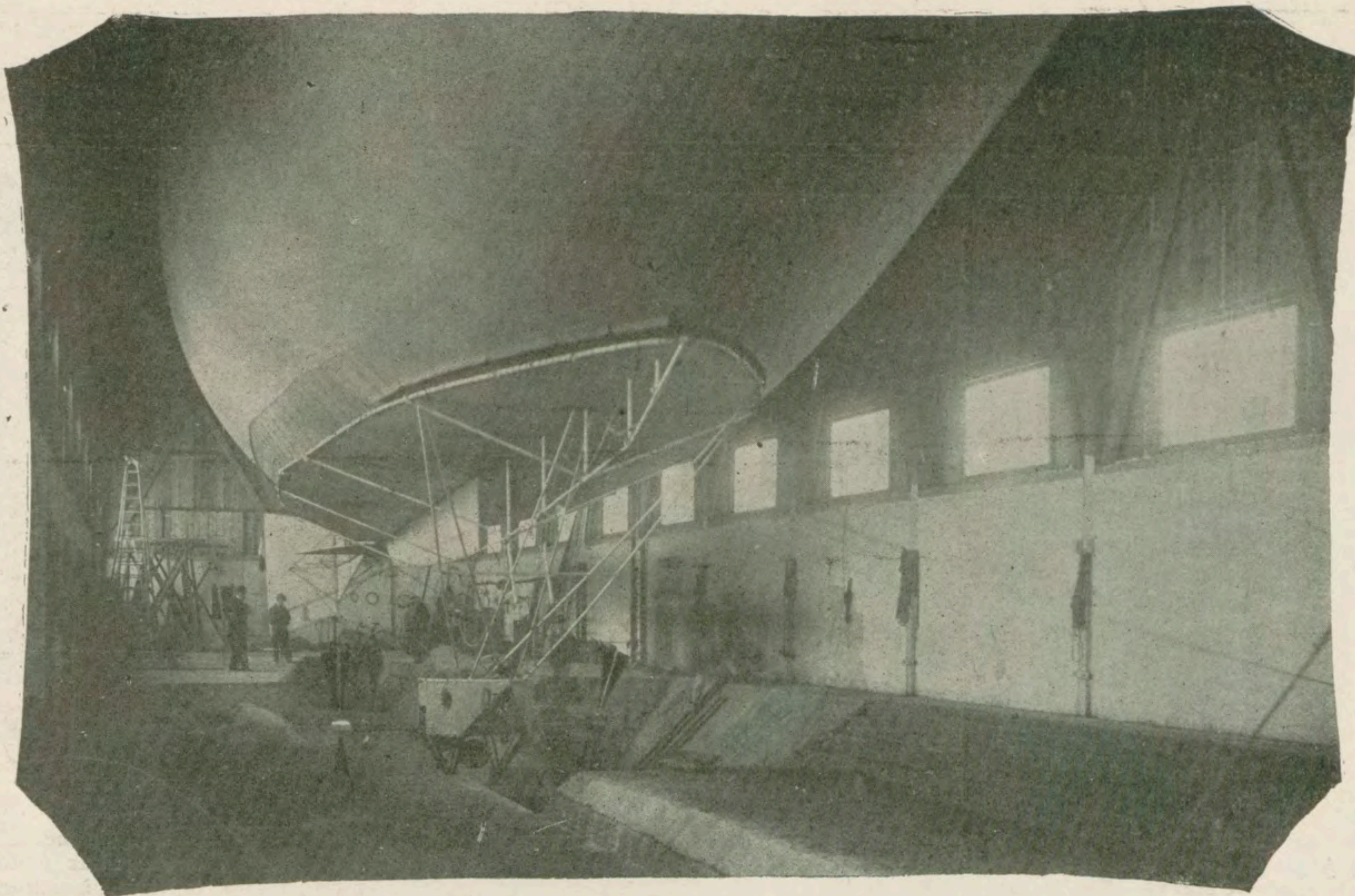
canicien resta à son poste — à MM. Juchmès, directeur des ateliers aérostiques de Billancourt, et Baudry. Une quatrième fois fut prouvée, avec la même aisance, la même dirigeabilité, mais, par suite d'un virage trop court de M. Juchmès, la drosse du gouvernail se brisa. Sans autre incident, le ballon-automobile revint au sol. Lignes droites, courbes et circuits représentent au total un parcours de 20 kilomètres environ, au-dessus de la plaine de Moisson, autour du hangar. Vitesse estimée : 10 mètres à la seconde.

Ce résultat est d'autant plus satisfaisant que l'aéronat n'était propulsé que par une seule de ses hélices latérales, l'un des propulseurs ayant été brisé sur le sol, l'avant-veille, durant des essais préliminaires. Cependant — le fait est assez curieux — l'appareil n'a pas subi de mouvements giratoires.

D'autre part, pas un coup de tangage n'est produit, n'a détruit, au cours des expériences qui durèrent trois heures, une parfaite stabilité. Nous n'avons non plus remarqué la moindre flaccidité de l'enveloppe.

Le désir actuel de MM. Surcouf et Julliot est d'accomplir — aussitôt que le temps affreux que nous subissons voudra bien leur consentir la grâce d'un sourire — le voyage Moisson-Mantes et retour, soit 20 kilomètres, après quoi ils attendront le printemps et tenteront, aux premiers beaux jours, de rendre à Paris une première visite.

Depuis le 13 novembre, la tourmente et la pluie ont retenu l'aéronat au logis. Toutefois,

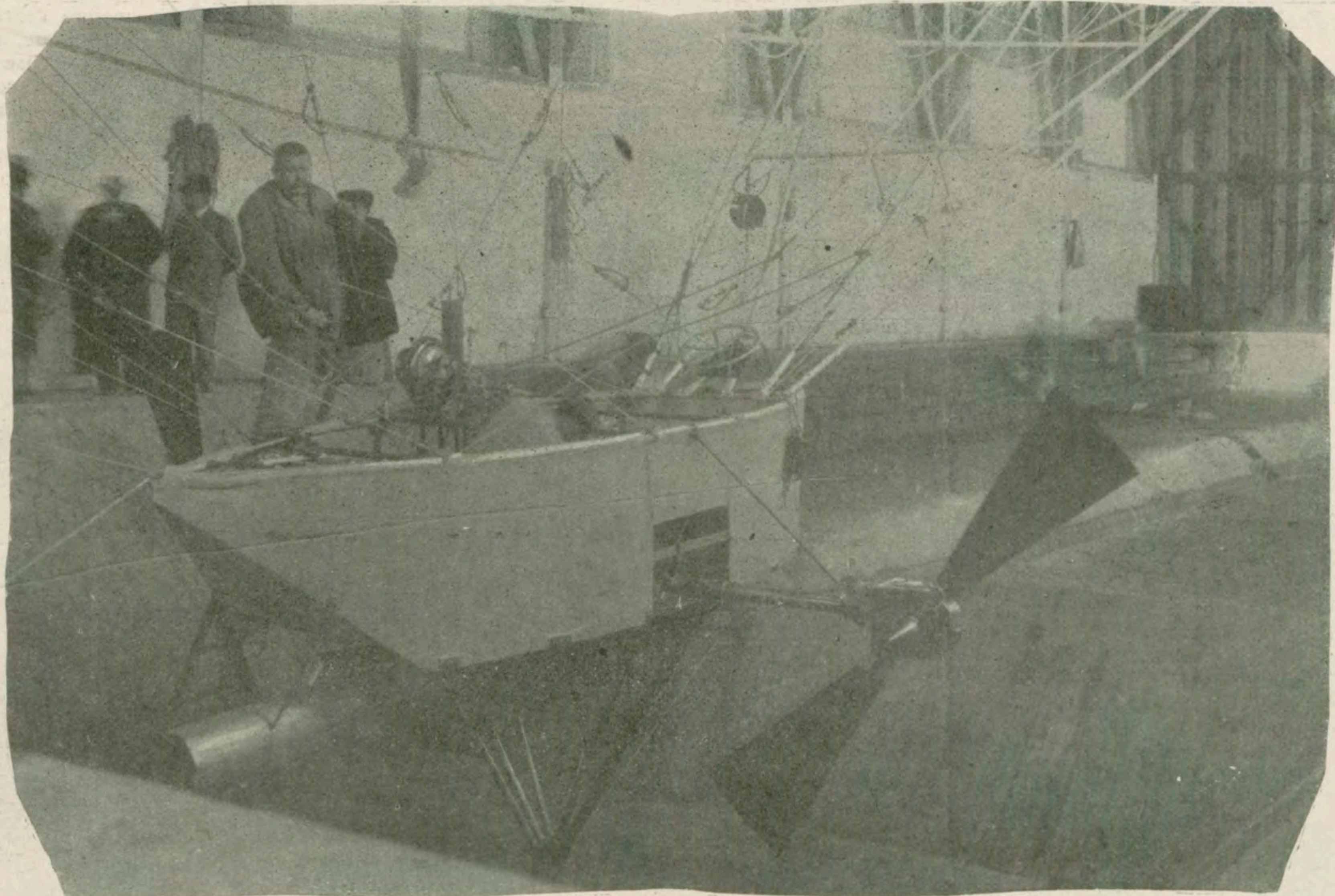


L'ensemble du ballon et de la nacelle sous le hangar.

Une fosse permet d'atteindre facilement toutes les parties du mécanisme.

tre-couple. Volume : 2 284 mètres. Aiguë à l'avant, elle s'arrondit légèrement à l'arrière. La pointe-avant se trouve à 25 mètres du maître-couple. (Ballonnet compensateur : 311 mètres.) Surface : 1 200 mètres carrés; poids : 444 kilos; résistance par mètre carré : 1 700 kilos; poids par mètre carré : 330 grammes. Le degré de perméabilité enregistré, a accusé une perte insignifiante d'un sixième de litre d'hydrogène pur par mètre carré de surface et par vingt-quatre heures. Après trente-huit jours de gonflement, la force ascensionnelle par mètre cube atteignait encore 1 056 grammes après avoir été les premiers jours de 1 164 grammes. Pression intérieure : 10 millimètres d'eau.

Plate à sa partie inférieure, l'enveloppe retient, au moyen de cordelettes en



Les détails de la nacelle.

On voit l'hélice de droite et le tuyau d'échappement.

les constructeurs n'ont pas cessé de perfectionner et d'étudier leur œuvre. Le 28 novembre, notamment, nous avons assisté à de fort intéressants essais, au point fixe, sur la poussée des hélices qui provoquent une formidable chasse d'air. Leur traction est de 160 kilos.

Nos lecteurs nous sauront gré, maintenant, de leur décrire, en ses moindres détails, le nouvel aéronat dont, aujourd'hui, nous connaissons exactement les caractéristiques.

L'enveloppe — constituée, on le sait, par deux épaisseurs de coton engainant une feuille de caoutchouc — mesure 56 mètres de longueur, sur 9 m. 80 de diamètre au maî-

tre-couple. (Ballonnet compensateur : 311 mètres.) Surface : 1 200 mètres carrés; poids : 444 kilos; résistance par mètre carré : 1 700 kilos; poids par mètre carré : 330 grammes. Le degré de perméabilité enregistré, a accusé une perte insignifiante d'un sixième de litre d'hydrogène pur par mètre carré de surface et par vingt-quatre heures. Après trente-huit jours de gonflement, la force ascensionnelle par mètre cube atteignait encore 1 056 grammes après avoir été les premiers jours de 1 164 grammes. Pression intérieure : 10 millimètres d'eau.

En prolongement du châssis, une poutre-armée en tubes d'acier recouverts de plans d'étoffe, affectant la forme d'une poutre de flèche, augmente la rigidité et la stabilité de l'ensemble. Surface du gouvernail vertical : 9 m. c. poids : 22 kilos.

FRANÇOIS PEYREY.

Les Foires aux Chevaux

Ce n'est pas, en général, à une foire que les amateurs parisiens vont acheter leurs chevaux de service, cependant il n'est pas rare de rencontrer aux grandes foires de Caen, de Mortagne, de Fontenay-le-Comte, de Mondoubleau et surtout à Guibray, des amateurs qui ont fait le déplacement pour trouver une belle paire de chevaux. Nous avons eu la curiosité d'aller à une des grandes foires des environs de Paris, à Pontoise, qui, au point de vue chevalin, présentait quelques types d'assez bon ordre.



Les foires générales ont disparu en France comme en Angleterre, tandis qu'à l'étranger elles ont conservé leur ancien caractère : telles les célèbres foires de Leipzig en Allemagne, de Nijni Novgorod en Russie. Chez nous les foires se sont — à part celles des chefs-lieux de cantons — spécialisées ; c'est que, jadis, la richesse était peu répandue, les transports et les moyens de communication peu répandus, longs, pénibles et dispendieux ; les affaires locales ne permettaient pas aux marchands de s'installer à demeure ; aussi venait-on de toute une région s'approvisionner pour toute l'année « à la foire ». La foire du Landit — la plus ancienne — qui avait lieu à Saint-Denis, celles de Saint-Germain, de Saint-Laurent et de Saint-Lazare, qui se tenaient à Paris, de Champagne ou de Beaucaire, attiraient la foule comme aujourd'hui une exposition universelle.

De nos jours, seuls les amusements qui se trouvaient dans les foires ont survécu, c'est l'origine de la Foire aux pains d'épices et de la Foire de Neuilly, et il ne reste plus guère dans les environs de Paris que la foire de Montéty et celle de Pontoise qui aient conservé un peu du caractère des anciennes foires générales.

De grandes foires aux bestiaux existent encore ; mais les concours agricoles régionaux ou généraux leur ont porté un coup funeste et elles n'attirent plus la foule comme autrefois. Ce sont encore les foires aux chevaux qui se maintiennent le mieux comparativement à l'importance du commerce et des transactions. Elles ont conservé un caractère très spécial, et c'est ainsi que dans certaines foires qui ont lieu à



Un coin du marché aux chevaux.
Les chevaux de charrue attendent les acheteurs.



Le marché aux cochons.
Assez peu commodément installés, les petits cochons sont estimés par les engraisseurs ; ils deviendront grands et gros et nous les retrouverons à la foire l'an prochain.



Un autre coin du marché aux chevaux.
Ceux-ci, sans être de race, sont destinés à faire figure attelés à un cabriolet ou à une voiture légère, mais ils pourront aussi, à l'occasion, être mis à la charrue.

certaines époques on ne trouve pour ainsi dire qu'un type de cheval.

La plus importante des « foires aux chevaux » est celle de Guibray — un faubourg de Falaise ; — elle dure sept jours, le cheval de luxe y domine. Au concours de dressage du mois d'avril, à Caen, succède une foire de quatre jours pendant lesquels défilent sous les yeux des acheteurs venus des quatre coins de la France, l'élite de la production normande, mais les achats se font plutôt dans les écuries pendant les journées du concours que sur le champ de foire ; à Formigny en Calvados, ce sont encore les chevaux de luxe et de remonte qui font

prime, de même à Bayeux, à la foire de Saint-Luc, à Montigny-sur-Canne dans la Nièvre, à Folligny dans la Manche, à la Garnache en Vendée, à la foire de Saint-André — qui dure huit jours — à Toulouse, à Bazas dans la Gironde, à Pont-Saint-Marcel dans l'Indre, etc., etc. Les chevaux de trait et de trait léger : percherons, boulonnais, limousins, auvergnats, bretons, etc., ont leurs foires à Caen, à Condé-sur-Noireau, à Dinan, à Lannion, à Montpazier ou à la Laitière dans la Dordogne, à Chassant et Senonches dans l'Eure-et-Loir, à Chartres, à La Martyre dans le Finistère, à Droué dans le Loir-et-Cher, à Mondoubleau, à Nantes, à Pont-Rousseau dans la Loire-Inférieure, à Saint-Lô, à Mayenne, à Breteuil dans l'Oise, à Rouen, à Fontenay-le-Comte, à Poitiers, à Limoges, etc. Paris, malgré l'extension prise par la traction mécanique, absorbe beaucoup de chevaux ; nombreuses sont les compagnies de voitures ; c'est dans les foires de Gramat dans le Lot, de Gavrav dans la Manche, et de Niort dans les Deux-Sèvres qu'elles vont s'approvisionner. Avant la saison

des chasses à courre, on trouve le cheval de chasse à La Martyre dans le Finistère, à Saint-Reverien dans la Nièvre, à Pau, à Montauban et à Fontenay-le-Comte.

Les postiers et carrossiers viennent de Lannion, de Folgoët et de Droué, etc.

Il est question de créer un nouveau de grandes foires ou marchés aux chevaux en France ; certaines municipalités, dans le Midi principalement, ont commencé ; nul ne saurait en nier la très grande utilité.

PAUL MÉGNIN.

(Clichés Bouffard.)

Le Pushball

Si le lawn-tennis a engendré le ping-pong, cet infiniment petit, par contre, du football américain est issu le pushball, jeu du ballon monstre, importé il y a un mois en Angleterre et qui ne semble pas devoir jamais acquiescer la vogue du tennis de table. Au pushball, comme l'a dit un sportsman qui en a tâté, « beaucoup de ballon et peu d'intérêt ».



Il y a une couple d'années les étudiants de l'Université américaine d'Harvard, effrayés, disent les uns, par les brutalités du terrible jeu de football en vogue là-bas, d'autres disent pour s'y entraîner par le mauvais temps, imaginèrent un jeu de ballon monstre qui fit bientôt fureur de l'autre côté de l'Atlantique. Cet automne, M. E. V. Hannegan importa le nouveau sport en Angleterre où aussitôt se forma une ligue de Pushball, dont les adeptes sont d'ailleurs plus que clairsemés encore.

Voici le spectacle auquel on put assister, un de ces derniers samedis, au Crystal Palace de Londres.

Le ballon, sphère colossale, mesure 1 m. 80 de diamètre et pèse 50 livres anglaises, c'est-à-dire 22 kilog. 250 grammes de chez nous. De la forme du ballon d'association, il contient une vessie entoillée recouverte d'une enveloppe de cuir. Il faut une bonne heure pour le gonfler.

Au coup de sifflet d'envoi, l'équipe favorisée par le sort précipite ses huit



Gonflement du ballon de pushball. L'opération ne dure qu'une heure !

malheureusement si fréquents, il donne lieu, lui aussi, à de trop nombreuses brutalités, surtout lorsque, le ballon étant porté, les équipes se trouvent face à face.

Voici les règles officielles du pushball telles qu'elles ont été importées d'Amérique par MM. E. V. Hannegan et Billy Tucker :

1. — La partie se compose de quatre périodes de dix minutes avec des repos de trois minutes entre chacune.

2. — Huit joueurs constituent un team.

3. — Les joueurs, accouplés deux à deux, sont placés dans cet ordre :

Gauche extérieur, gauche intérieur, deux avants centre.
Droite intérieur, droite extérieur, deux arrières centre.

4. — Les points se comptent de deux façons : pousser le ballon derrière la ligne de but vaut deux points ; le faire passer entre les poteaux de but en vaut trois.

5. — Au commencement de la partie, le capitaine favorisé par le sort décide s'il jouera l'attaque ou la défense.

6. — Le ballon est placé au centre du terrain avant le coup d'envoi. Le camp défendant se forme en mêlée derrière le ballon.

7. — L'équipe qui attaque peut se placer en ligne autour du ballon ou prendre un élan qui ne doit pas dépasser quinze yards.

8. — Le ballon est en jeu dès qu'il a été touché par les deux équipes.

9. — L'équipe qui attaque est déclarée en « possession » du ballon. Le terrain gagné ou perdu par le premier effort du team est considéré comme un « essai ».

10. — Le camp en « possession » a droit de donner trois efforts considérés comme trois « essais ».



Une équipe s'exerçant à faire avancer le ballon avec les mains.



La partie. Le ballon poussé à l'aide des mains.

hommes sur le ballon, défendu par l'autre équipe massée derrière lui ; elle essaie de lui faire gagner du terrain de deux façons, soit par des pesées successives auxquelles résiste l'équipe adverse, soit en le portant à bout de bras.

On comprend sans peine que le camp possédant les hommes les plus robustes et les plus grands a de fortes chances de vaincre. Au match disputé au Crystal Palace entre le club qui porte ce nom et Anerley, cette dernière équipe comptait trois hommes qui mesuraient plus de 1 m. 88 de haut. Ils élevaient le ballon au-dessus d'eux, à bout de mains, sans grande crainte de la défense de leurs adversaires.

Le jeu est très dur et les deux équipes voient avec plaisir arriver les trois minutes de repos qui coupent les quatre périodes de dix minutes chacune. Issu du football américain de tragique mémoire et où les accidents mortels sont

11. — Si l'équipe en « possession » fait avancer le ballon de dix yards ou plus, en trois « coups », elle est favorisée d'une nouvelle série de trois « essais » et elle garde le ballon si l'équipe adverse ne peut l'empêcher de conserver son gain de dix yards. Le terrain gagné est alors marqué d'un drapeau blanc par l'arbitre qui est juge souverain de la valeur des « essais ».

12. — Les trois « essais » peuvent être faits en poussant en mêlée ou en élevant le ballon au-dessus de la tête des joueurs. Dans les trois « coups » supplémentaires un seul peut être réalisé en élevant le ballon. Dans les deux périodes un seul « essai » peut être fait en chargeant.

13. — L'arbitre indiquera l'équipe qui a droit au ballon en agitant un drapeau aux couleurs de celle qu'il veut désigner.

14. — Quand un but est sifflé, les camps changent de côté et le ballon est poussé par l'équipe non encore favorisée.

15. — A la fin de la mi-temps, l'arbitre marque d'un drapeau l'endroit où le jeu s'est arrêté et l'équipe qui était à ce moment en « possession » du ballon le pousse à nouveau.

16. — Un coup de « pénalité » peut être accordé pour brutalité. L'équipe lésée obtient alors un avantage de dix yards.

Si nous en croyons les journaux de sport d'Outre-Manche, le match de pushball gagné par Anerley sur Crystal Palace, par un but et trois essais à rien, n'a pas enthousiasmé les masses sportives de là-bas ; ce jeu n'y semble pas assuré d'une longue carrière. Les incidents comiques y sont naturellement assez fréquents et la partie offre l'avantage de pouvoir s'organiser sur un terrain exigü, voire dans un gymnase. Mais il y a un inconvénient notable, c'est le prix du ballon qui ne coûte pas moins de cent vingt-cinq dollars, c'est-à-dire six cent vingt-cinq francs. Ce petit détail suffirait pour que nous ne connaissions jamais en France le pushball.

Ce n'est, d'ailleurs, pas faute d'offres faites aux clubs parisiens. M. Allan Muhr, le sympathique secrétaire de la commission de football rugby du Racing-Club de France, ne recevait-il pas ces jours passés la lettre d'un manager anglais qui s'offrait à apprendre, avec, joueurs de son club, le pushball, fournissant son ballon et ne demandant en échange de ses conseils et de... son matériel que la modeste rétribution de 600 francs par semaine et de vingt-cinq pour cent sur les recettes!...

Chaque sport porte en lui-même, comme toute chose d'ailleurs, sa philosophie. J'ai vainement cherché celle du pushball. D'abord, comme on a pu s'en rendre compte plus haut, la victoire doit revenir presque mathématiquement à l'équipe la plus lourde et qui compte parmi ses huit hommes les joueurs les plus grands. Antonitch, le lutteur autrichien de 2 m. 20 de haut qui vient de participer aux luttes des Folies-Bergère, serait précieux en l'occurrence. Il aurait peut-être plu aux gigantesques grenadiers de Frédéric II.

La force brutale et le poids y semblent donc les atouts principaux de la partie, s'ils



La partie. Le ballon soulevé de terre.



La partie. Le ballon porté à bout de mains.



Une mi-temps. Les joueurs prennent un repos bien gagné.

n'en constituent pas toute la science. En effet, pousser l'énorme globe ou l'élever à bout de bras si longs que l'adversaire ne doit plus songer à l'atteindre, constituent les deux façons de conduire le ballon. Un point, c'est tout. Comme nous voilà loin des passes si élégantes des trois-quarts, des mêlées faites de force et de finesse à la fois des avants de rugby. Où sont les combinaisons subtiles et multiples des « onze » d'association ? Le public sportif qui se réunit de dimanche en dimanche plus nombreux autour des terrains de football, suit haletant, pendant quatre-vingt minutes qui lui semblent la plupart du temps trop courtes, les évolutions du ballon de football, qu'il soit rond ou ovale,

spectacle toujours nouveau, plein de surprise, merveilleuse partie d'échecs animés. Et ce sont ces après-midi sans pareilles que certains voudraient concurrencer par ce morne et lent pushball ?

Si les jeunes athlètes américains, qui doivent avoir comme tous leurs compatriotes un faible pour les excentricités sportives, quelles qu'elles soient, ont accueilli avec une certaine faveur le jeu qui leur fournissait à l'occasion un moyen d'entraînement comme un autre — et je ne crois pas qu'on y ait sérieusement vu autre chose de l'autre côté de l'Atlantique — fort peu de matches se sont, par contre, joués en Angleterre, dont la jeunesse préfère très sagement les ballons classiques. Le peu d'enthousiasme montré par nos voisins se changera, il n'en faut pas douter, en France, en une indifférence complète. Le pushball ne peut pas être un jeu français.

Resterait pour les apôtres du sport américain la ressource de le proposer comme numéro de cirque. A la rigueur, le ballon monstre semble approprié à la sveltesse de l'éléphant, et il ne serait pas banal de voir au sortir d'une mêlée plusieurs de ces pachydermes le transporter à bout de trompe...

F. Fos.

La Lutte à Paris

▼▼▼

LA

“ Ceinture d'Or ” (1)

(Suite)

III

A l'heure où paraîtront ces lignes, les luttes du tournoi de la Ceinture d'or seront terminées et ce n'est pas risquer beaucoup que d'affirmer, dès à présent, que c'est à Paul Pons que reviendra pour cette année le bouclier de buffle blanc qu'adornent les trois médaillons d'argent ciselés où sont reproduits les travaux, ou tout au moins quelques-uns des travaux, de son ancêtre Hercule.

Nous avons suivi pas à pas l'entraînement des concurrents de ce tournoi et nous présentons aujourd'hui quelques-uns de ceux qui n'en furent pas, parmi lesquels le célèbre allemand Jakobus Koch, qui vient de lancer crânement à Pons un défi resté jusqu'ici sans réponse.

Mickael Hitzler.

I Nous reverrons sous peu l'endurant lutteur allemand dont on n'a pas oublié la fameuse rencontre avec Gambier qui dura plus de dix heures.

ANTONITCH ne suit comme règles d'entraînement que celles que lui impose son Mentor Dumont. C'est une nature qui se prête à toutes les combinaisons et quelque irrégulier qu'il soit dans son travail, sa « forme » n'en souffre pas, il est toujours prêt. Quand nous aurons dit que c'est plutôt un joyeux drille et qu'il a une façon d'écorcher le français qui lui est essentiellement personnelle, nous n'aurons rien à ajouter sur Antonitch.

Parmi les compétiteurs de la Ceinture d'Or, figure — qui l'eût cru ! — un de nos confrères de la presse. Si étrange et si ignoré que cela puisse être, c'est pourtant vrai.

Savez-vous qui ? Weber, qui participa aux deux derniers championnats du monde, au cours desquels il soutint des luttes qui furent très remarquées.

Weber, qui est de nationalité allemande, est correspondant à Paris d'un journal sportif de son pays, auquel il adresse régulièrement des articles très intéressants.

Commelutteur, c'est un combattant très énergique, mais très calme et très froid.

Son coup favori, qu'il exécute avec une parfaite maîtrise, c'est la ceinture-cravate. Il la passe dans toutes les règles de l'art.

Une des raisons qui contribuèrent à assurer l'intérêt de la Ceinture d'Or, fut la présence d'hommes inconnus jusqu'à ce jour à Paris.

Ils ne répondirent pas malheureusement aux espérances qu'on fondait sur eux ; tranchons le mot, ils se montrèrent

médiocres. A ce propos, il est peut-être temps de saisir l'occasion au vol et de « manger le morceau ».

Depuis tantôt deux ans, on reproche sur tous les tons aux organisateurs de championnats, de tournois et autres épreuves de lutte, de toujours mettre aux prises les mêmes hommes. A de rares exceptions près, ce sont toujours les mêmes sujets que l'on revoit tous les ans. Il y en a dans le nombre de très intéressants, c'est certain ; mais enfin un petit nombre ne dépasse pas une honnête moyenne ; quant aux autres, l'immense majorité, ils sont plutôt médiocres comme lutteurs.

Quand on a vu pendant plusieurs années de suite X, Y et Z lutter ensemble, qu'il est démontré que Pierre doit battre Paul, et que Dupont est supérieur à Durand, on en a assez, on voudrait bien avoir autre chose, c'est-à-dire des adversaires susceptibles de mettre en difficulté ou de balancer les cinq ou

six champions qu'on voit triompher dans toutes les grandes épreuves depuis des années.

Mais il y a un hic, et ce hic le voici : les lutteurs, quand ils ont une réelle qualité, coûtent les yeux de la tête. Les ténors du tapis sont aussi chers que ceux de la rampe. Il arrive même parfois qu'ils ont de telles exigences, qu'il faut renoncer à tout jamais à les engager, ou du

moins les directeurs parisiens, organisateurs de championnats ou d'épreuves similaires, qui ont déjà à supporter des frais généraux écrasants, y regardent à deux fois, avant



Au manège Piazza. — Fitzer et d'Hinger à l'entraînement.

(1) Voir le Nos 218, 219 et 220.



Jacobus Koch.

célèbre champion allemand qui vient de lancer un défi à Pons.

rencontrer un Mécène qui eut un nombre respectable de billets de mille à... jeter par la fenêtre pour s'offrir un luxe semblable. Un directeur de music-hall qui s'engagerait dans une entreprise commerciale aussi hasardeuse pourrait s'en mordre les pouces.

Il y a six ou sept ans la chose aurait été possible, aujourd'hui elle ne l'est plus. Le « luttteur de choix » se dit : je n'aurai qu'un temps, qui risque peut-être d'être très court, il faut que j'en profite pour faire ma petite affaire.

Qui donc oserait critiquer la justesse de ce raisonnement ?

Pour en revenir aux « hommes nouveaux de la Ceinture d'Or », nous avons dit en commençant qu'il n'y avait parmi eux — exception faite d'Antonitch qui lutte depuis longtemps en France — aucun homme de classe supérieure. Le meilleur est peut-être Engemanz, qui est incontestablement très fort, musculairement mais qui n'est pas luttteur pour deux sous.

Quant aux deux Anglais, John Bartet et William Jungers, ils ne sont pas à dédaigner, mais ce n'est pas ça. D'ailleurs, l'Angleterre ne nous a

de passer par les fourches caudines des professionnels de la lutte. Fioravanti qui vous parle, a reçu plus d'une fois les lettres que plusieurs lecteurs lui faisaient l'honneur de lui adresser et où se retrouvait toujours la même question : Pourquoi le célèbre X ne se rencontre-t-il pas avec le non moins célèbre Y ? Ou bien quelque chose dans ce genre :

Pourquoi n'organise-t-on pas un vrai championnat du monde avec quinze ou vingt hommes seulement, mais alors, sélectionnés parmi les plus notablement forts qui existent.

La réponse n'est pas difficile : parce que c'est financièrement impossible.

Il faudrait

jamais envoyé d'hommes bien remarquables. Tom Cannon, le plus réputé de tous ceux qui ont traversé la Manche pour venir s'aligner chez nous, fut un réclamiste adroit et avisé ; mais il trouva facilement son maître. Il est même curieux de remarquer combien les Anglais, qui excellent dans tous les sports, sont médiocres sportsmen quand il s'agit de lutte.

Lorsque nous aurons dit que la victoire de Pons, qui ne faisait aucun doute, est, à l'heure où nous écrivons ces lignes, une quasi-certitude, nous n'aurons plus rien à ajouter sur la « Ceinture d'Or », et après avoir pris congé de l'aimable M. Sonnois, nous quitterons l'avenue des Tilleuls pour aller faire un tour chez l'ami Piazza en son magnifique gymnase du faubourg Saint-Martin.

Chez Piazza, nous trouvons plusieurs luttteurs — et non des moindres — qui pour ne pas participer à la « Ceinture d'Or », ne s'en entraînent pas moins avec une louable ardeur.

De ce nombre sont Jacobus Koch et Hitzler : Hitzler est une vieille connaissance des Parisiens. Il y a trois ans, il est arrivé de Munich, son pays natal, fort comme un taureau, mais ne sachant que très peu lutter.

Les amateurs se souviennent de la lutte homérique qu'il soutint contre Gambier, lutte qui dura deux soirées, resta sans résultat et qu'on dut finir en organisant une matinée spécialement réservée aux matcheurs.

Hitzler a fait de rapides progrès. Aujourd'hui il compte comme un des meilleurs poids légers qui soient en Europe. Il excelle dans le tour de hanche en tête, et dans le tour de bras à la volée. C'est lui qui, l'année dernière, élimina Lassartesse dans le championnat du monde du Casino de Paris.

Jacobus Koch est de venue plus récente à Paris. Il a débuté l'an dernier dans le Championnat du monde et s'est classé quatrième. C'est Hackenschmidt qui l'a amené à Paris, et notre confrère *le Vélo* l'avait déjà signalé à l'attention des directeurs du Casino de Paris, quand il fut admis à participer au Championnat. Malheureusement, il tomba malade peu après et il ne put défendre complètement sa chance.

Koch est le type parfait de l'athlète allemand, grand, corpulent sans exagération et très bien musclé. C'est l'image qu'on se fait volontiers de ce que les héroïnes de Paul de Koch appelaient un bel homme. Rien — pour le moment,

tout au moins, — ne mettait en relief le champion d'Allemagne, lorsqu'il vint se signaler à l'attention générale en lançant un défi à Paul Pons, défi appuyé d'un enjeu de mille francs qu'il déposa séance tenante, à la caisse du *Vélo*.

Trois jours se passèrent sans que Pons donnât signe de vie. A l'heure où nous écrivons ces lignes, le vainqueur du grand Championnat du monde a conservé le mutisme le plus complet. Il est probable qu'il restera silencieux jusqu'au bout.

Fioravanti.
(A suivre.)



Une ceinture au rebours portée par Antonitch.



Chez Sonnois. — Une mêlée générale.

FIACRES ET POIDS LOURDS

Le Concours de l'Automobile-Club de France, qui vient de se dérouler et qui réunissait les programmes de l'ancien Concours des "Poids Lourds" et de celui des "Fiakers" n'a pas soulevé les masses. Il est bon d'ajouter qu'il eut pour lui deux jours de neige, un jour de gelée et trois jours de pluie. C'est dire que les soixante kilomètres dans les rues de Paris et sur les routes de la banlieue sont loin d'avoir été des parties de plaisir pour les malheureux commissaires et pour les plus infortunés encore photographes.

• • •

Les concours utilitaires valent-ils les courses ?

C'est une grave et grosse question qu'on commence à éprouver autant de honte à discuter en automobile que celle des amateurs et des professionnels en cyclisme, de l'épée et du fleuret en escrime, de la couleur et de la ligne en peinture, etc., etc.

Il y a comme cela un refrain bien connu dans chaque sport et dans chaque art. On a honte d'y revenir.

Et il faut bien pourtant y revenir tout de même, parce qu'au fond, c'est là l'essentiel.

Et le dernier concours utilitaire organisé par l'Automobile-Club de France vient de remettre en avant, sur le tapis de l'actualité, cette question toujours vivante malgré qu'on l'ait tellement fouillée et que ceux qui l'examinent puissent concevoir justement quelque crainte de n'avoir affaire plus qu'à quelque pièce anatomique.

Il est certain qu'entre Paris-Vienne et le dernier concours de l'A. C. F. il faut n'hésiter point, quant au résultat.

L'un a remué les masses, fait parler quelques milliers d'individus et fait passer à travers toutes les visions victorieuses le flux d'or des commandes et des succès.

L'autre n'a ému que quelques centaines d'individus et peut-être même, au motému, serait-il plus sage et plus exact de substituer celui d'intéressé. Il s'est déroulé dans Paris sans que la grande ville ait eu autrement l'air de s'intéresser à sa présence, et je me souviens de quelques heures quasi-solitaires passées par moi chaque année en tête à tête avec cet excellent M. Forestier, le président du concours.

Est-ce à dire pourtant que ces épreuves n'ont pas une portée profonde, non pour ce



La visite de l'octroi.

Les braves octroyens examinent consciencieusement les voitures qui ne contiennent que des sacs de sable. Quant aux réservoirs, ils sont plombés.



Le C^e Mengin, du 13^e d'artillerie.

Le C^e Bouttieaux, du génie.
Sous la neige.



Une halte à Montsouris.

Les trois itinéraires des voitures du service de Paris comportaient un arrêt d'une demi-heure au coin de l'avenue Reille et de l'avenue de Montsouris, quartier très pittoresque, mais manquant de ressources.

qu'elles enseignent à ceux qui achètent, mais pour ce qu'elles apprennent à ceux qui font ?

Il y a là certainement une école merveilleuse, sans éclat, mais non sans solidité et où les plus forts peuvent toujours espérer de trouver une bonne et solide leçon, celle de l'expérience.

Il est certain que lorsqu'on créa ces premiers concours, il n'y avait dans Paris que les voitures de sport, voitures découvertes et à deux places susceptibles tout au plus de se transformer en véhicules à quatre places, par l'adjonction opportune d'un double phaéton ou d'un tonneau.

On disait même assez volontiers que la voiture à pétrole ne se prêtait guère à l'établissement de carrosses fermés.

Et de fait, les véhicules de l'époque, avec leurs chassis courts, ne permettaient guère de trouver derrière le moteur une place suffisante pour y caser une carrosserie fermée qui suppose un conducteur indépendant, en plein air, et par conséquent reporté déjà en avant, entre le moteur et les voyageurs abrités.

Or, nous avons vu, au dernier concours, des coupés à pétrole fort bien compris et qui résumaient véritablement à la plus grande satisfaction tous les desiderata de la voiture de luxe.

A-t-on assez reproché à ces pauvres automobiles de n'être que des véhicules de beau temps ?

Et ce n'est certainement pas la course qui aurait fait varier l'opinion à ce sujet, car dans les véhicules de course où tout est sacrifié à la légèreté, et souvent même le garde-crotte, une journée de course se transformait souvent en désastre et les rares survivants, je parle naturellement au figuré, arrivaient dans un état tel qu'il était impossible de les distinguer.

On avait beau réaliser des prodiges de vitesse sur terrain mouillé, on n'arrivait pas à répondre, victorieusement au bon bourgeois, l'acheteur s'il vous plaît, celui qui fait le nombre et la majorité et qui vous disait :

— Je suis médecin et comme tel je fais des visites chaque jour à une clientèle chez laquelle je ne puis pas décemment arriver en veste de cuir ou trempé d'eau.

— Je suis avocat, ou notaire, ou bourgeois, ou homme d'affaires. A tort ou à raison, ce qu'on a coutume d'appeler les convenances sociales, m'obligent à garder sur la tête un chapeau de soie ou à ne me présenter qu'avec une cravate blanche.

Me garantissant

sez-vous qu'en automobile, par les beaux jours comme par les mauvais, vous pourriez me faire aller à mon travail, c'est-à-dire à mon gagne-pain, dans les conditions qu'il exige ?

Je voudrais bien aussi que ma voiture automobile me rende au moins le service que me rendait mon cheval, puisque vous m'affirmez que vous êtes le progrès et qu'en me garantissant mieux, vous me garantissez implicitement au moins ce que j'ai déjà.

Je suis abonné à tel théâtre, ou, si je ne suis pas abonné, je vais assez souvent au spectacle avec ma femme.

Quand je ne vais pas au spectacle, je vais en soirée ou à mon cercle, enfin je sors en habit et ma femme est décolletée.

Vous ne pouvez pourtant pas exiger que nous sortions ainsi sur l'une des voitures merveilleuses d'allure que j'ai vues triompher dans telle course. S'il fait beau, nous attraperons une pneumonie à minuit, et s'il pleut nous ne pourrions pas, malgré vos capotes, vos glaces et tout votre attirail, nous risquer dehors.

Donnez-moi donc un coupé. Je ne l'ai pas vu figurer dans vos courses, parce que je comprends fort bien qu'on ne court pas plus en coupé-automobile qu'en victoria à Vincennes. Mais je ne serais pas fâché de voir dans une épreuve quelconque, un coupé à deux ou quatre places, ou même à six et de voir quelle figure auront ceux qui étaient dedans, s'il pleut.

Or, voilà ce que nous avons eu au dernier concours de l'A. C. F., et je suis certain que l'épreuve a peut-être séduit moins d'esprits, mais qu'elle en a satisfait autant, sinon davantage.

Il a fait un temps à souhait. Neige, le premier jour, puis deux jours de gelée et trois jours de pluie. Tout a marché comme sur des roulettes.

Les grands magasins, les gros industriels, les gros commerçants ont dit autre chose.

Ils ont dit : Vous nous avez prouvé que vous pourriez transporter deux personnes de plus en plus vite sans augmenter le poids du véhicule, et c'est là le plus bel éloge qu'on puisse faire de votre fabrication. Elle est de plus en plus résistante.

Nous vous demanderons maintenant ceci :

Quelle force et quelle dépense vous faut-il pour transporter de 500 à 700 kilos de marchandises à une allure modérée et sans pannes ?

Cela peut nous amuser de faire du 100 à l'heure. C'est un plaisir et nous sommes tout disposés à ne pas marchander pour nous l'offrir. Mais nous avons des marchandises, pour lesquelles le 60 à l'heure



Les commissaires militaires profitent de l'arrêt, pour examiner l'état des moteurs.



Sur la place du Trône.

Du haut de la colonne, Philippe-Auguste contemple la locomotion nouvelle.



Les voitures se reposent sous la neige, pendant que conducteurs et commissaires se restaurent.

et même le 40 serait d'autant plus un luxe, que nous allons les livrer dans des rues où le 15 à l'heure est un maximum difficile.

On nous a dit que vous pourriez remplacer nos chevaux. Faites-nous le voir. Donnez-nous des voitures de livraison et des camions. Transportez-nous deux ou trois tonnes de marchandises à telle allure, du 15 ou du 20 à l'heure, et dites-nous ce que cela nous coûtera. Dites-nous aussi que vous ne resterez pas en panne. Nous savons déjà que vous faites à merveille le service de la grande vitesse et des voyageurs.

Passons à la petite vitesse et aux marchandises.

Et les statistiques des chemins de fer vous diront que ce n'est pas le train rapide, le train de voyageurs qui gagne de l'argent aux Compagnies, c'est le service honnête et discret des marchandises.

Voilà la philosophie de ce concours, et, mieux que la philosophie tout entière, la bonne et saine morale.

A la suite du concours, le jury composé de MM. Forestier président, Hospitalier, Périssé, Jeantaud, De Clercq et De la Valette, s'est réuni à l'Automobile-Club.

Après avoir examiné successivement toutes les voitures, préalablement divisées par sections et catégories, il a pris connaissance des résultats enregistrés pendant le concours par les commissaires et la commission exécutive, ainsi que du rapport général de M. de Clercq sur les mérites relatifs des différents concurrents.

Finalement les récompenses suivantes ont été décernées :

1^{re} SECTION (Service de ville).

1^{re} catégorie (fiacres à deux places)

DE DION-BOUTON (médaillon d'or);

GILLET-FOREST (médaillon de vermeil)

CLÉMENT (médaillon d'argent).

2^e catégorie (omnibus à 4 places).

HUBER (médaillon de bronze).

3^e catégorie (omnibus à 6 places).

GILLET-FOREST (médaillon d'or);

PEUGEOT (médaillon d'argent).

4^e catégorie
(voitures de livraison
de 500 à 700 kilos).

GILLET-FOREST
(médaillon d'or),

5^e catégorie
voitures de livraison
de 350 à 500 kilos).

PRUNEL
(médaillon d'argent).

2^e SECTION (Service de banlieue).

2^e catégorie
(voitures de livraison
au-dessus de
750 kilos).

PEUGEOT
(médaillon d'or);

DE DION-BOUTON
(médaillon de vermeil);

VINOT-DEGUINGAND
(médaillon de bronze).

3^e catégorie
(camions).

PEUGEOT
(médaillon d'or);

GILLET-FOREST
(médaillon d'argent);

DE DION-BOUTON
(médaillon d'argent);

GEORGES PRADE.

(Clichés J. Beau, Branger-Doyé et V. G. A.)

Les Enseignes

La Ville de Paris a organisé un concours d'enseignes. D'aucuns s'en sont amusés. Cependant l'enseigne n'est pas sans importance dans la vie d'une société. Par le genre de choses sur lesquelles elle attire l'attention, par la manière dont elle est exécutée, ne nous fournit-elle pas de curieux renseignements sur la psychologie d'un peuple, en nous faisant connaître les choses qu'il préfère, en nous apprenant comment il convient d'attirer son attention sur elles. Il y a quinze ans seulement qui eût parlé publiquement de sport ? Personne, on l'ignorait. Aujourd'hui, l'enseigne, sous ses diverses formes, apprend aux yeux de tous, qu'il y a une vie sportive. Elle est, sous son but purement commercial, la preuve continuellement vivace qu'il s'est créé au milieu d'un grand peuple une sorte d'association indépendante qui mène une vie à part. C'est pour cela qu'aujourd'hui nous parlons du concours d'enseignes où l'enseigne purement sportive occupait une place dont il faut souligner l'importance.



ENSEIGNE veut proprement dire enseigner, apprendre aux gens ce qu'ils sont censés ignorer.

Il y a plusieurs manières de comprendre cet enseignement : amicale, en mettant sur sa boutique « Dupont », — tout le monde sait d'ailleurs que je vends des pendules. Pratique : « Ici on loge à pied et à cheval ». — Symbolique : « A la fileuse », « Au Plat d'Argent », « Au Fer à Cheval ». — Goguenarde : « Au Grand Muid ». — Bluffeuse : « Aux 300 000 chaussettes ». — Dubitative : « Autant boire ici qu'en face ». — Prometteuse : « Aujourd'hui on rase pour de l'argent et demain pour rien ». — Indicative : « Consilio Manuque », c'est la devise de Figeac. — Locative : « Aux deux Gares ». Il y a aussi des commerçants qui vendent du saucisson de Lyon, sous l'enseigne « A Brives-la-Gaillarde », et des industriels qui se payent une enseigne « A Saint-Louis », parce qu'ils s'appellent Duchenne, ou « A Pline l'Ancien », sous prétexte qu'ils s'appellent Lejeune. D'autres débitent des conserves de légumes : « A la Palette d'Or », etc.

Il y a autant d'enseignes que de boutiques. L'une frappe, l'autre indique, d'autres prouvent, d'autres veulent séduire, attirer la masse.

Mais quel limonadier eût pensé attirer qui que ce soit, il y a quelques années, en prenant comme enseigne : « Café des Sports ».

Chauffeur et chauffeuse.
Enseigne en staff pour un constructeur d'automobiles. Le soir, les lanternes sont allumées.



Joueuses de Tennis.

Peinture à l'huile destinée à une maison de jeux athlétiques.



Patineuse.

Enseigne en terre cuite, sur fond de verres lumineux, destinée à un établissement de patinage.



Chauffeur et chauffeuse.

qu'un horloger mette en enseigne « A la bonne carburation » ; que l'antique formule des cordonniers : « On attend trente minutes », soit remplacée par la plus moderne : « Au 100 à l'heure », l'effet sera le même — meilleur peut-être, — car tous saisiront immédiatement ce symbole de rapidité.

Bien plus, l'enseigne sportive est, aujourd'hui, pour le client, un gage de modernisme chez le marchand ; sous sa forme immuable, elle lui représente immédiatement un homme « dans le train », vivace, actif, toujours à l'affût du nouveau et de l'inédit.

Et voyez comme l'enseigne sportive, telle que nous la vîmes au concours d'enseignes, a naturellement pris les formes les plus modernes.

Quelle qu'elle soit, pratique, symbolique ou prometteuse, qu'elle recommande un produit sportif ou tente simplement de susciter la sympathie par un moyen sportif, elle est conçue et exécutée de telle façon qu'elle frappe l'œil et l'imagination avant même d'avoir touché l'esprit. Elle est rouge, verte, violette ou blanche, bizarre de forme ou de lettre, purement artistique ou simplement criarde. Mais toujours elle aveugle. Elle fait un grand « boum » dans l'esprit, le trouble un moment, pour l'obliger ainsi à se ressaisir, ensuite le contraindre à s'informer de ce qui lui a porté un coup si rude.

Alors, savamment, avec la grâce perfide d'une femme qui se sait folle, l'enseigne lui apprend par le texte et l'image tout ce qu'elle doit lui apprendre.

Voyez les enseignes reproduites ici : elles



Le maréchal-ferrant.

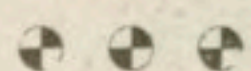
Enseigne en tôle découpée destinée à un vétérinaire maréchal.

ANDRÉ
FOUCAULT.

Les Coupes de la

« Vie au Grand Air »

LE CHALLENGE D'ESCRIME



Nous avons dit, dans notre dernier numéro, que la première des épreuves éliminatoires s'était disputée au lycée Condorcet, l'autre dimanche.

La prochaine réunion de poules de l'Académie d'Épée étant fixée au 14 décembre, c'est ce jour-là que se continuera l'épreuve.

Rappelons aux tireurs qui ne font pas partie des grandes sociétés qu'ils n'ont qu'à adresser, huit jours avant la réunion, une demande au président de l'Académie d'Épée, 129, faubourg Saint-Honoré, pour avoir toutes les chances du monde d'être autorisés à disputer la coupe-challenge de la Vie au Grand Air.

Cette épreuve étant ouverte à tous les amateurs, la Vie au Grand Air ne peut être accusée d'avoir voulu « tirer dans les jambes » de l'U. S. F. S. A., bien au contraire.

Au reste, nous donnons de nouveau ci-dessous le règlement qui a été élaboré et qui a obtenu l'approbation quasi-générale :

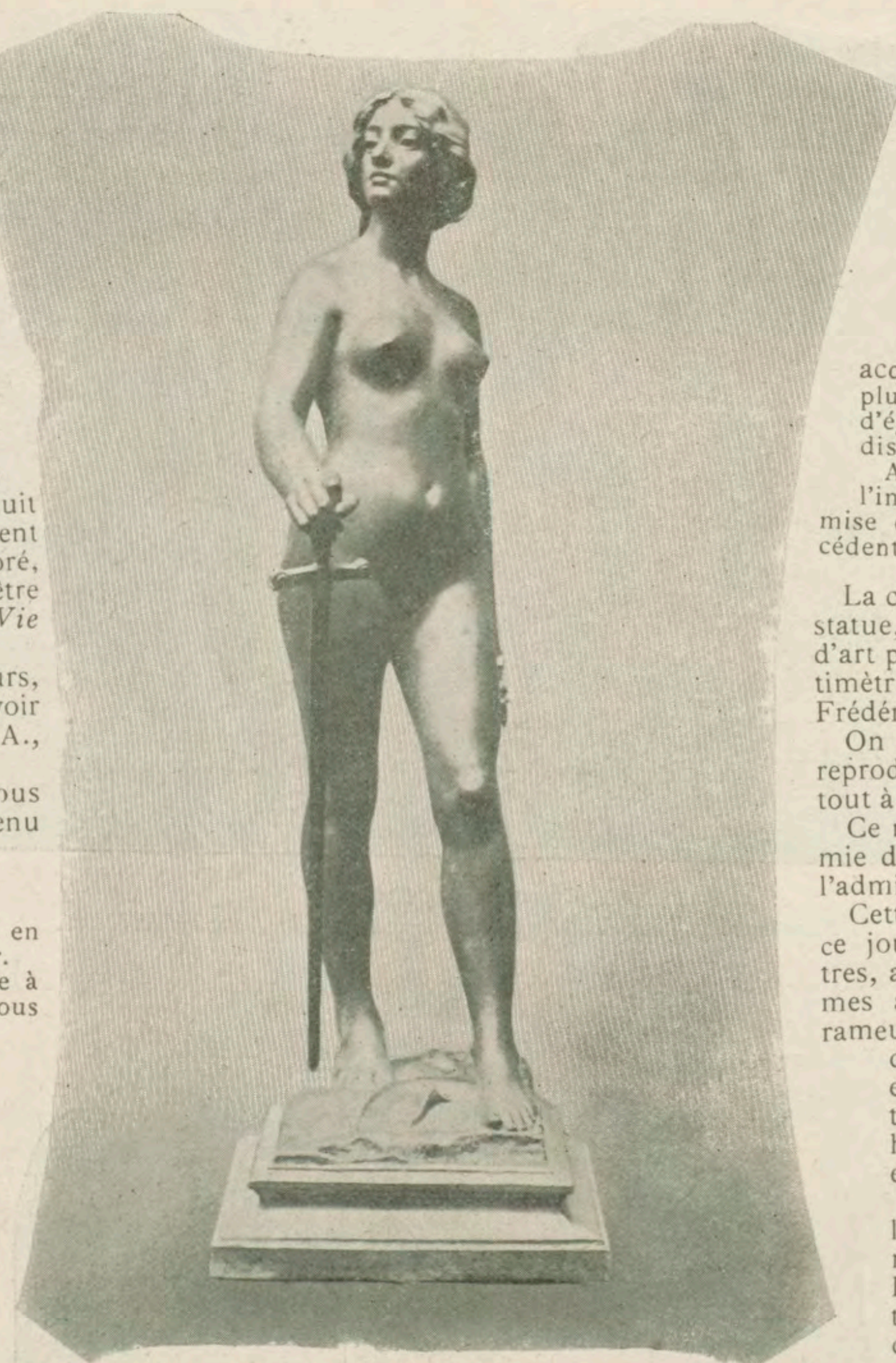
RÈGLEMENT

ARTICLE PREMIER. — Il est créé pour l'escrime en plein air (épée) une coupe de la Vie au Grand Air.

ART. II. — Cette coupe challenge est confiée à l'Académie d'Épée de Paris qui la fera disputer sous ses règlements.

ART. III. — Cette coupe est réservée : 1° Aux amateurs justifiant qu'ils font partie de l'Académie d'Épée ou d'une des sociétés suivantes : Société d'Épée à l'Épée, de Paris, Société d'Encouragement de l'Épée, Société d'Entraînement à l'Épée et au Pistolet, le Contre de Quarte, l'Épée Française ; 2° Aux amateurs de Paris ou de province n'appartenant pas à l'une de ces sociétés qui adresseront une demande au Président de l'Académie d'Épée huit jours à l'avance, en indiquant leurs noms, qualités et adresse, le Comité de l'Académie d'Épée re tant juge de leur acceptation.

L'attribution du challenge sera faite de la manière suivante : Seront qualifiés pour la finale : (A) Les tireurs de l'Académie d'Épée qui seront classés 1^{ers} ou 1^{ers} ex-æquo dans les poules ordi-



La Victoire, de Félix Charpentier, bronze d'art, hauteur 0 m. 72. Frédéric Goldscheider, éditeur.

Challenge d'épée de la Vie au Grand Air.

naires de la Société. (B) Les tireurs étrangers à l'Académie d'Épée qui seront classés 1^{ers} ou 1^{ers} ex-æquo dans les poules organisées pour eux les mêmes jours et au même endroit par les soins de l'Académie d'Épée.

La finale sera disputée en juin en une séance spéciale suivant le mode adopté par l'Académie d'Épée pour ses poules de gala.

ART. IV. — Le challenge, d'une valeur de 1000 francs, restera entre les mains du vainqueur jusqu'à l'épreuve suivante. Il mentionnera chaque année le nom du gagnant, par les soins de la Vie au Grand Air. Il sera acquis au tireur qui l'aura gagné trois fois ou le plus grand nombre de fois en cinq ans. En cas d'égalité de victoires, une épreuve spéciale sera disputée pour l'attribution définitive du challenge.

ART. V. — Le vainqueur reçoit le challenge par l'intermédiaire de l'Académie d'Épée, qui devra être mise en possession un mois auparavant par le précédent détenteur.

La coupe affectée à cette épreuve est une superbe statue, La Victoire, de Félix Charpentier, bronze d'art patiné vert antique, d'une hauteur de 72 centimètres, sans le socle, et qui sort des ateliers du Frédéric Goldscheider.

On peut voir, par la photographie que nous reproduisons ci-joint, que le sujet en convient tout à fait à ce noble sport qu'est l'escrime.

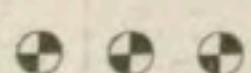
Ce magnifique objet d'art est déposé à l'Académie d'Épée de Paris où les concurrents pourront l'admirer avant de chercher à le conquérir.

Cette coupe est la quatrième offerte jusqu'à ce jour par notre directeur Pierre Lafitte. Les autres, attribuées à l'aérostation (challenge des femmes aéronautes), au rowing (challenge à quatre rameurs, construction libre), au cyclisme (challenge du kilomètre, bicyclettes avec entraîneur), sont en ce moment entre les mains de leurs détenteurs temporaires, jusqu'à ce qu'un plus heureux ou un plus habile vienne les leur enlever.

Elles ne constituent, d'ailleurs, que le prélude d'une longue série. Nous pouvons annoncer, dès à présent, que le Racing-Club de France a bien voulu se charger de l'organisation de deux nouvelles coupes : un challenge de cross-country, qui sera affecté à un cross-country international, un challenge de courses à pied affecté aux scolaires et qui sera pour ces derniers ce qu'est le prix Blanchet pour leurs aînés.

Un Yacht de Sportsman

Nous donnons ci-dessous la photographie du yacht Maroussia appartenant à M. Jules Falgueirettes, de Cette, qui vient de remporter de nombreux succès aux régates de Barcelone.



APRÈS une absence d'un mois, le yacht Maroussia, appartenant à M. Jules Falgueirettes, vient de rentrer de Barcelone, où il était allé représenter la Société nautique de Cette, aux régates internationales de la Merced.

Sa traversée de Cette à Barcelone en vingt-quatre heures, est un raid véritablement remarquable pour un bateau d'un si faible tonnage (2 tonnes).

Son retour, par une mer démontée avec des vents con-



G. Falgueirettes remportant le championnat de yoles en 1895.

n'était de taille à lui tenir tête, a accepté de recommencer la course, mais le mauvais temps la faisait de nouveau renvoyer, et après quinze jours d'attente le Maroussia rentrait à Cette. La traversée de retour par des vents contraires et une mer démontée a donné une nouvelle preuve des qualités d'endurance du petit yacht.

Le propriétaire du Maroussia a sous ses ordres un excellent équipage, mais il est

lui-même un sportsman de réelle race. Né à Cette, en 1878, il s'adonna dès sa jeunesse aux divers sports nautiques et triompha successivement dans les championnats de natation, de joues à la lance, de périssière, et de yoles à un, deux et quatre rameurs.

Maintenant il s'adonne uniquement à la voile avec son yacht Maroussia.

Le 3 août dernier, pendant les régates du sport nautique de l'Etang de Thau, le Maroussia monte par son propriétaire abandonnait la course pour se porter au secours du yacht Magali appartenant à M. Armand de Nèze qui venait de sombrer sous une rafale. Après avoir sauvé l'équipage, le Maroussia reprenait la course et, malgré le retard occasionné par ce sauvetage, gagnait le prix d'ensemble et le premier prix de sa série.

Voilà un trait qui est tout à l'honneur de M. Falgueirettes... et du Maroussia.

H. P.



(Cliché G. Mèreux).
M. J. Falgueirettes, propriétaire du Maroussia.

fraires soufflant en tempête, a démontré une fois de plus son endurance réellement extraordinaire.

A Barcelone, il a fait triompher les couleurs de France.

Vainqueur aux courses de séries et d'épreuves, c'est par un manquement formel aux règlements qu'il n'a pas rapporté à la Société nautique la coupe Royale, qui lui revenait de droit.

Cette course a été annulée pour cause de mauvais temps, alors que le Maroussia avait coupé la ligne au signal et avait déjà fourni la moitié de la course. Les réclamations des concurrents du Maroussia, qui n'avaient pas cru devoir affronter le mauvais temps, ont eu gain de cause auprès du jury et la course a été annulée et remise.

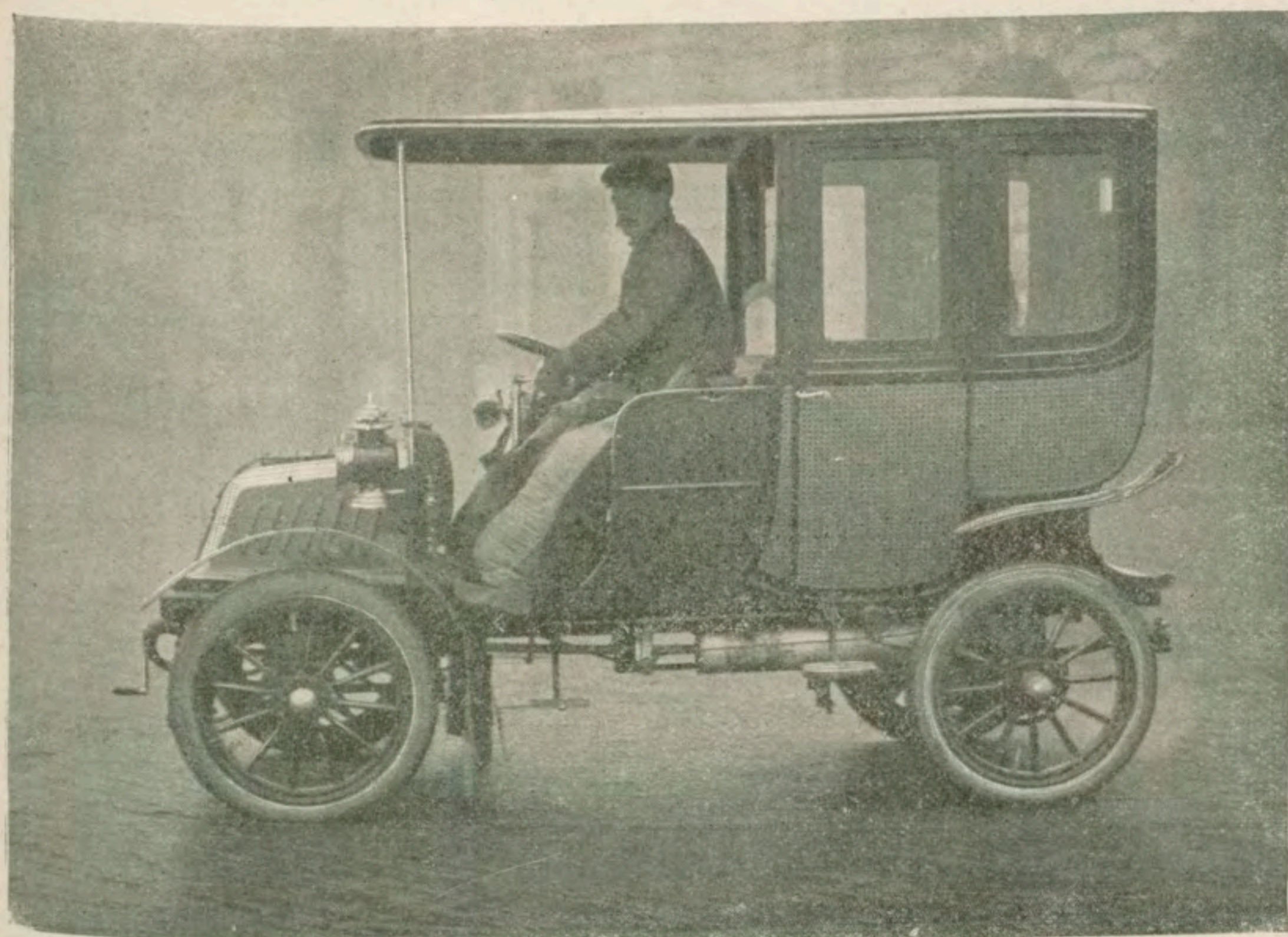
Après d'inutiles protestations, le Maroussia, certain qu'aucun de ses concurrents



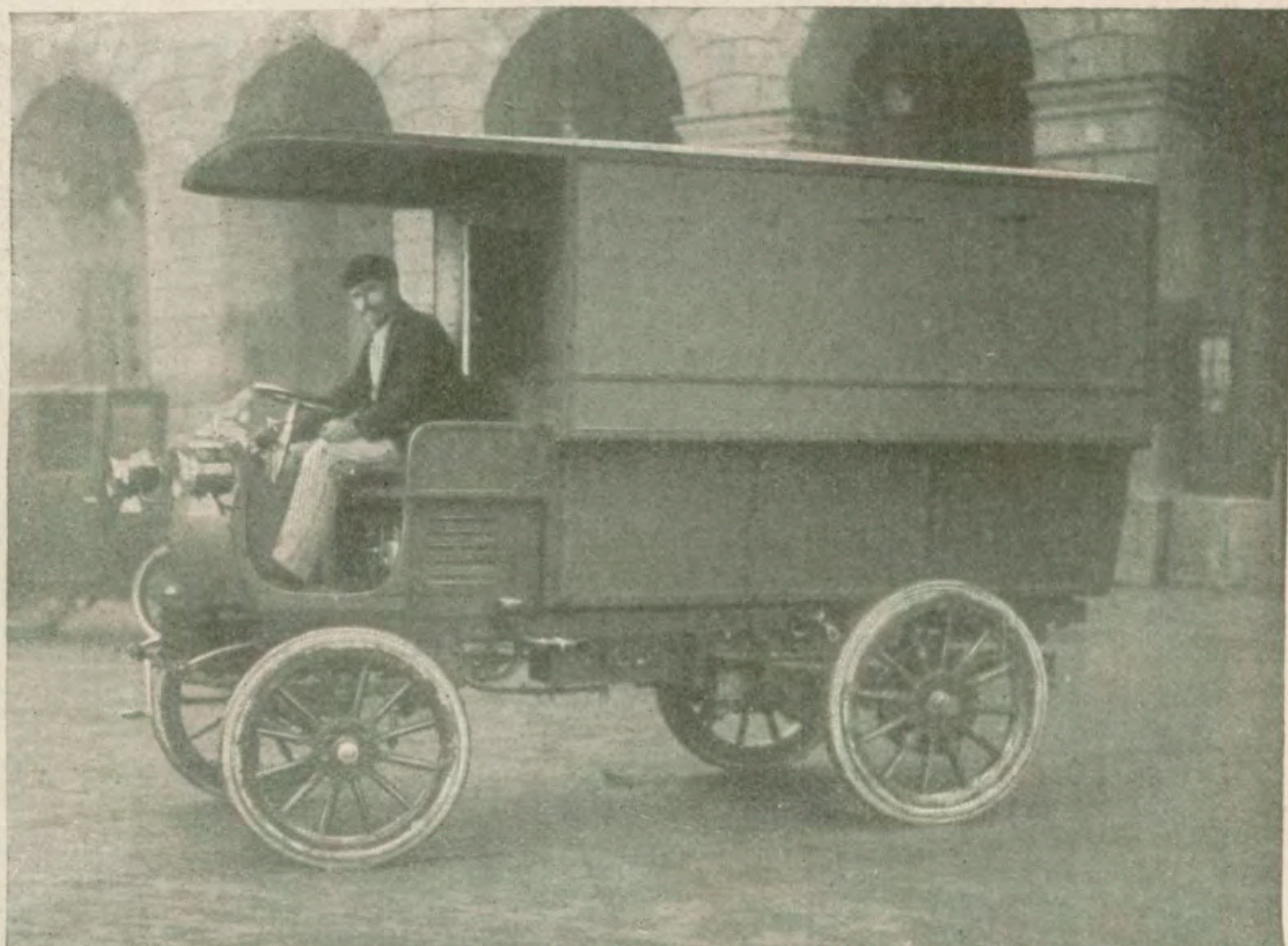
Le Maroussia, 2 tx.
à M. Falgueirettes, par le travers du cap d'Agde.

(Cliché Quermel). Cette photographie a été prise au départ du yacht pour Barcelone.

LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



COUPÉ DE *Dion-Bouton*, MUNI DE PNEUMATIQUES *Michelin*, MÉDAILLE D'OR DE LA 1^{re} CATÉGORIE (SERVICE DE VILLE).



CAMION DE *Dion-Bouton*. MÉDAILLE D'ARGENT DE LA 2^e CATÉGORIE (SERVICE DE BANLIEUE).



VOITURE *Huber* A QUATRE PLACES, AVEC 30 KIL. DE BAGAGES PAR VOYAGEUR, MUNIE DE PNEUMATIQUES *Continental*, 1^{re} DE LA 2^e CATÉGORIE (SERVICE DE VILLE).



VOITURE DE LIVRAISON *Peugeot*. MÉDAILLE D'OR DE LA 2^e CATÉGORIE (SERVICE DE BANLIEUE).



VOITURE DE LIVRAISON DE *Dion-Bouton*. MÉDAILLE DE VERMEIL DE LA 2^e CATÉGORIE (SERVICE DE BANLIEUE).

LE CONCOURS DE L'A. C. F. (Service de ville et de banlieue) (14 au 20 Novembre).

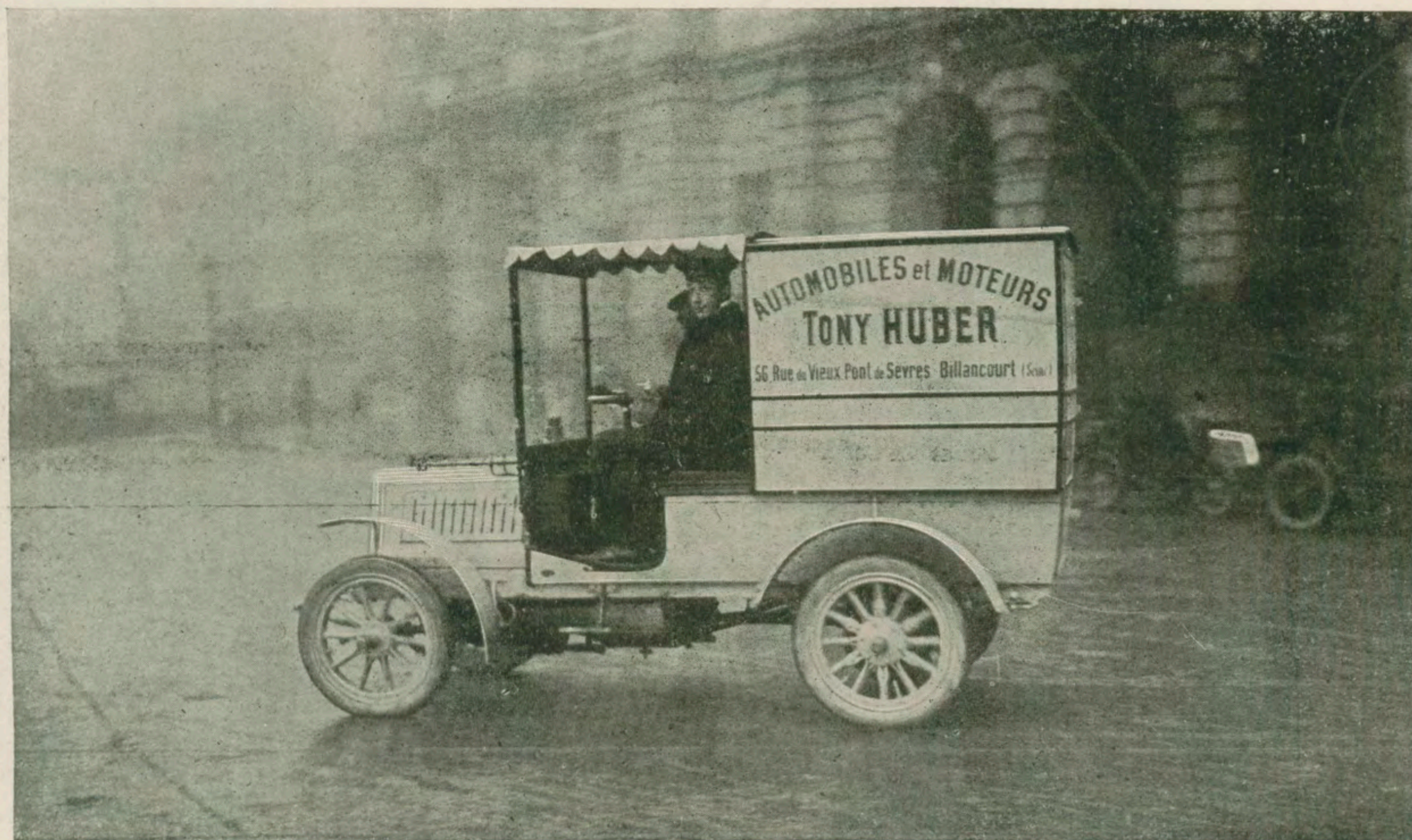
LE "LIVRE D'OR" DE L'INDUSTRIE AUTOMOBILE



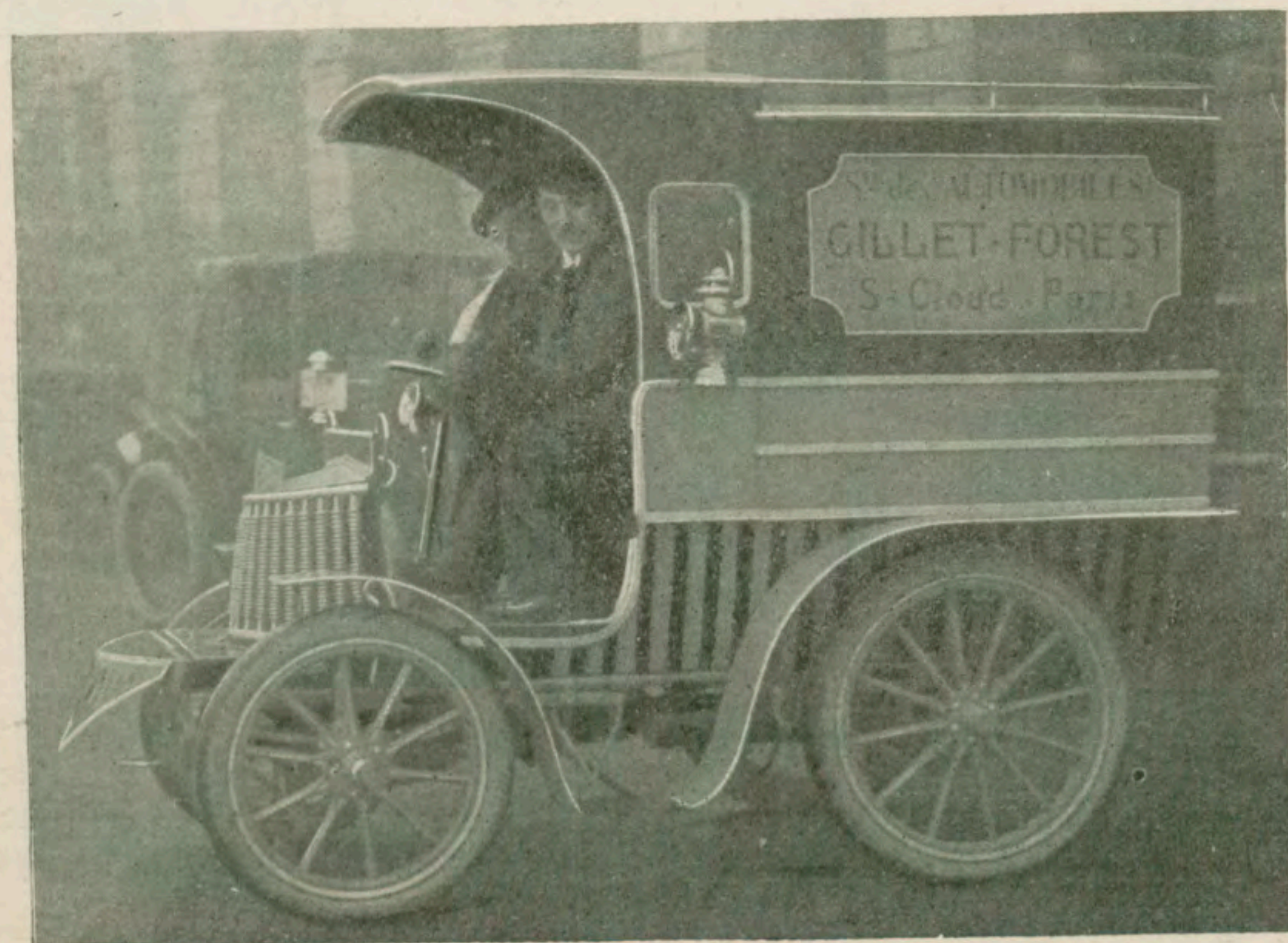
CAMION *Peugeot* MUNI DE BANDAGES PLEINS ET DE JANTES DÉMONTABLES *Péter*.
MÉDAILLE D'OR DE LA 3^e CATÉGORIE (SERVICE DE BANLIEUE).



OMNIBUS A SIX PLACES *Gillet-Forest*, MUNI A L'ARRIÈRE DE PNEUS ANTIDÉRAPANTS *Michelin*.
MÉDAILLE D'OR DE LA 3^e CATÉGORIE (SERVICE DE VILLE).



VOITURE DE LIVRAISON *Huber*, PORTANT 350 KILOS DE CHARGE UTILE ET MUNIE DE PNEUMATIQUES *Continental*.



VOITURE DE LIVRAISON *Gillet Forest*, MUNIE A L'ARRIÈRE DE PNEUS ANTIDÉRAPANTS *Michelin*.
MÉDAILLE D'OR DE LA 4^e CATÉGORIE (SERVICE DE VILLE).



CAMION *Gillet-Forest*. MÉDAILLE D'ARGENT DE LA 3^e CATÉGORIE (SERVICE DE BANLIEUE.)

LE CONCOURS DE L'A. C. F. (Service de ville et de banlieue) (14 et 20 Novembre).

BLOC-NOTES

ATHLETISME

UN CHAMPIONNAT DE MARCHE. — Le Club pédestre genevois a fait disputer dans le courant du mois dernier un championnat de six heures à la marche, genre d'épreuve inconnu pour ainsi dire, en France. Six concurrents y ont pris part. Le vainqueur



(Cliché Perrin.)

UNE EPREUVE DE SIX HEURES DE MARCHE A GENÈVE

Frey 1^{er}.

Oswald Frey, a couvert, sous la pluie qui tombait à torrents 55 kil. 1.6 m., soit une vitesse moyenne de 9 kil. 190 m. à l'heure, établissant ainsi le record Suisse des six heures. Cette épreuve, très pénible, s'est disputée au vélodrome de la jonction. Les temps étaient pris par M. J. Bücher, chronométriste officiel de l'Union athlétique Suisse.

AUTOMOBILE

Le Touring-Club, dont l'attention a été appelée sur les dangers que fait courir aux automobiles l'obstruction de la route de la Basse-Corniche de Beaulieu à Monte-Carlo, par les travaux d'une ligne de tramway, vient de prier son délégué à Nice, M. Imbert, ingénieur en chef des ponts et chaussées des Alpes-Maritimes, d'inviter la Compagnie à activer ses travaux.

CYCLISME

LA CLOTURE. — Après avoir donné des preuves d'un entêtement digne d'un meilleur sort, les directeurs de Buffalo ont renoncé à la lutte contre le temps. Il est vrai qu'ils lui avaient infligé au courant de l'année un joli nombre de défaites ! Les portes de la piste de Neuilly sont donc fermées jusqu'à l'année prochaine.

HIPPISME

ACHATS D'ÉTALONS. — La commission des haras nationaux qui s'est réunie au Tattersall et à Chantilly, a fait les achats suivants : à M. Ed. Archdeacon, Gilbert, bai, 6 ans, par Chêne Royal et Gilbertine, 12.000 fr. ; à M. Ed. Teisset : King John, bai, 5 ans, par Chalet et John Wise (ce King John venait d'être acheté par M. Teisset 1.050 fr. à une vente du Tattersall) ;

Au C^{te} du Pontavice : Rotheneuf, bai, 4 ans, par Krakatoa et Rio Atilla ; à M. Delamarre ; Vigny, al., 3 ans, par Galeazzo



GILBERT

Par Chêne Royal et Gilbertine, à M. Archdeacon, qui vient d'être acheté 12.000 fr. pour le service des haras.

1^{er} second pour 20.000 fr. Jeanbart II a surtout montré des qualités de stayer, qualités qu'il doit à son père, Aquarium ; mais il s'est heurté dans les épreuves de longue distance contre des adversaires, qui, eux aussi, possédaient à un haut degré la tenue et l'endurance, comme Amer Picon et Passaro.

Sa carrière de trois ans a été la plus brillante. Saint-Armel était considéré l'an dernier comme un des champions de sa génération. Après ses succès dans le prix Hocquart et le prix La Rocheite, il disputait à Saxon les honneurs de la cote dans le prix du Jockey-Club. Le fils de War Dance s'y comportait honorablement, de même que dans le Grand Prix de Paris ; mais cette époque marque l'apogée de sa carrière. Il remporta encore quelques victoires, mais de moindre importance. F. P.

TOURISME

AVIS AUX VOYAGEURS. — Le Touring-Club nous prie de faire savoir que M. Henri Boland, délégué, se tiendra tous les jeudis de 1 heure et demie à 5 heures, au siège social, 10, place de la Bourse, à la disposition des sociétaires.

Il établira les projets de voyage qui lui seront demandés verbalement ou par lettre et, grâce à sa longue expérience, pourra indiquer aux sociétaires qui le consulteront, l'emploi le plus profitable du temps dont ils peuvent disposer.

BILLARD

L'entraînement des concurrents du Derby.

Les concurrents au « Blue ribbon » sont entrés dans leur période active d'entraînement. Il existe pour eux deux modes distincts de préparation. L'un des deux, le meilleur, le plus complet, est le travail isolé qui permet de se perfectionner, par la répétition dans les points faibles. Cette préparation a commencé le 1^{er} décembre sur un billard que la Compagnie Brunswick a spécialement installé à cet usage dans une salle réservée. Mais en dehors de cette étude, il y a le travail public, les matches préliminaires, dont la sévérité toujours croissante avec l'écart du handicap, doit amener progressivement le sujet à être bien prêt au bout d'un temps donné.

Cet entraînement coram populo devrait être un sérieux entraînement pour les amateurs, car, au billard comme dans les autres sports, il doit exister une manière rationnelle de s'entraîner adoptée par tous. Comment concilier ce principe d'une logique assez évidente avec le tableau de travail des divers concurrents au tournoi.

Care et Sutton avaient chaque après-midi 400 points et chaque soir 200. Ajoutez à cela le travail individuel et vous verrez quelle quantité énorme de carambolages ils auront perpétrée d'ici au 10 janvier.

Pour Marva, le problème consiste à ne pas se fatiguer la tête et la poignet. Aussi fait-il ses 200 ou 300 points par jour, et c'est tout. Grâce à ce ménagement, il compte être vraiment frais et dispos dans un mois.

Schaefer, bien au contraire, ne commence à travailler efficacement que quand il est à 150 ou 200 points. Les 150 premiers ne comptent pour lui que comme un enter préliminaire, dans lequel il reste en dedans de son action. Que conclure de cette hétérogénéité de systèmes : ou bien que le vrai mode rationnel d'entraînement au billard est encore inconnu et que les mai res tâtonnent chacun à sa manière, ou bien qu'ils ont poussé très loin le *nosce te ipsum* et que chacun d'eux a adopté la méthode la plus convenable à son tempérament.

COUNT REDDEER.

FINANCE

Il est bien entendu que, de parti pris, nous nous désintéressons ici de la spéculation et que nos remarques hebdomadaires sont destinées seulement à l'épargne, aux « bas de laine ».

Peu nous importe donc que des joueurs aient pris, en novembre, la forte culotte sur l'Extérieure, les chemins espagnols, le Rio et les mines d'or ; peu nous importe que les coulissiers d'une part et agents de change d'autre part voient de trop nombreux clients débiteurs ne pas solder leurs différences.

Pour nous, la crise qui vient de sévir si durement sur la Bourse aura eu ce bon effet d'offrir l'occasion de placements avantageux en des valeurs sûres. Ainsi, on aura pu se payer de la rente au-dessous du pair, qu'elle va, certainement, regagner et dépasser. Pourquoi ? Pour une raison bien simple, et que voici : Notre Ministère des finances n'autorisera aucune émission de fonds d'Etats étrangers sur la place de Paris tant que le 3 p. 100 ne cotera pas plus de 100 francs. Or, nos grands établissements de crédit, qui ont de ces emprunts à lancer, vont soutenir et relever la rente.

C. LEVRAL.

LE BULLETIN DE MICHELIN

Prenez de gros pneus.

Il est certain qu'un homme avisé ne met pas les mêmes pneus selon qu'il va en soirée ou en excursion.

La légère et élégante chaussure de bal ne convient pas aux excursions fatigantes, et nous verrions mal un mon plaignant à son chausseur de ce que ses fins souliers verront pu seulement résister à une journée de chasse.

« L'homme de l'art » lui répondrait certainement et raison : « Mon cher Monsieur, les escarpins n'ont jamais pour s'aller promener sur la grand route. Lorsque vous achetez ceux-ci, si vous m'aviez dit que vous les destiniez à cet usage, je me serais empressé de vous en dissuader. Q veut pouvoir aborder tous les chemins, escalader les pics par les plus rocaillieux sentiers, traverser ronces et épines, passer à sec un ruisseau à l'occasion, on se munit de brodequins à doubles semelles ; avec cela, on a le pied à on est sûr que si l'on n'arrive pas au but, du moins n'a pas à incriminer sur sa chaussure. »

S'il en est ainsi dans la vie ordinaire, il en est de même forte raison en automobile : le pneumatique est la chaussure de la voiture, et, entre nous, il faut bien en convenir, nous n'avons ni les uns ni les autres nos automobiles à manoeuvrer nos salons.

Si donc nous voulons pouvoir passer partout, voler au nos desirs et par monts et par vaux rouler pendant de journées d'une façon sûre et confortable, soignons les pneus de nos voitures, prenons de doubles semelles, en un mot carrement au gros pneu ; mettons même des pneus sur nos voitures toutes les fois que nous le pourrons.

Étant donné qu'il est possible de dire aujourd'hui qu'il crevé plus par les clous — grâce à notre arrache-clous bre on réduira au minimum, en adoptant le gros pneu, les de pannes.

De même, l'usure sera réduite dans des proportions considérables qu'on opposera à l'effet destructif de la route un organe plus robuste et dont la fatigue sera réduite au minimum un même résultat.

On objectera peut-être la question d'économie ; mais, exact que la première mise de fonds est forcément plus élevée, capital ainsi engagé est promptement amorti par les réparations qu'on évite, usure d'une seule enveloppe lieu de deux et plus ; en définitive, l'opération se traduit bénéfice très appréciable.

Il y a encore la transformation des roues à faire entrer en de compte par suite du changement obligé des jantes.

Nous pouvons bien dire tout de suite que c'est une opération inappréciable vu le bénéfice à réaliser. Nous nous tenons d'ailleurs à la disposition de nos clients pour leur effectuer très rapidement cette transformation, et ce à des conditions excellentes, pour les encourager à faire une modification que nous leur recommandons d'être entièrement dans leur intérêt.

En résumé, adoptez tous la double semelle, c'est-à-dire le gros pneu ; vous roulez infiniment plus sûrement, beaucoup plus confortablement et avec une économie importante, ce qui n'est pas à dédaigner.

MICHELIN ET C^{ie}.

LA VIE
AU
GRAND
AIR

Pour paraître le 18 Décembre

NUMÉRO DE NOEL

Les Rois du Sport

LA VIE
AU
GRAND
AIR

MICHAEL
JACQUELIN
SERPOLLET
SANTOS-DUMONT
RENAULT
CHIQUITO
J. REIFF



PAUL PONS
FOURNIER
PINI
Les Frères FARMAN
G. STERN
CHARLEMONT
LECLERC

UN MAGNIFIQUE ALBUM DE PORTRAITS EN COULEURS

Par L. LUCIEN FAURE

En Vente Partout

Le Numéro : 75 Centimes

Petites Annonces de la " Vie au Grand Air "

UN FRANC la ligne de 40 lettres

Toute fraction de ligne est comptée comme ligne entière.

ne passe pas de jour sans que nos lecteurs nous écrivent pour nous faire part des excellents résultats qu'ils ont obtenus en se servant de nos petites annonces.

SURANCES SPORTIVES

Assurances Spéciales, 20, Rue Taitbout, Paris. Téléphone: 283-41.

Assurance contre les accidents, pour être bien c'est-à-dire pour donner à ceux qui la contiennent pleine et entière garantie, doit être faite avec beaucoup de soins, et demande le concours d'experts rompus à la confection des contrats qui constituent cette garantie.

Il s'agit d'assurances automobiles, de chevaux, de voitures, ou d'assurances individuelles, la souscription ne va pas par les clauses y inscrites qui varient à l'infini suivant les cas. Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, s, se chargent de toutes les assurances en il, et tout particulièrement des assurances pour lesquelles elles se sont spécialisées. Les sportsmen qui voudront être bien assurés ne pas payer des primes exagérées feront bien de s'adresser aux Assurances Spéciales, 20, rue Taitbout, Paris, qui leur donneront toutes les explications.

demander, les Assurances Spéciales en donneront rendez-vous, écrire ou téléphoner 283-41.

AUTOMOBILES

Information de motocycles à pétrole en 2 places côte à côte. Débrayage 2 es. Lamy, 160, rue Oberkampf, Paris. Téléphone: 923.05.

Qualité de location d'Automobiles. Garage pré Bob-Walter, 83 av. Grande-Armée. Téléphone: 503-50. Vente. Leçons. Achat. Atelier de réparations. Plantard, contre-maitre. (7018)

Chauffeur, 28, rue Mogador, Paris, livre suite les nouveaux modèles Gladiator, Renault, etc. Grand choix de voitures d'occasion premières marques telles que Panhard, Renault, de Dion, Mors. Toutes voitures garanties. (6310)

Formez vos motocycles, demandez le châssis avant-train, Artiguelongue, à Dax (Landes), ont voiturette 2 pl. côte à côte genre Darracq, le plus parfait, le plus grand succès du jour, confort, tri, 625 fr. pour quadri, 500 fr.; 1, 0 fr. 50. (7017)

De Dion-Bouton, 8 ch. 1902, tonneau démonté, luxe 4000 fr. toutes garanties, tous sur route. Mouliot, à Gironde (Basses-Pyrénées). (7018)

Renault frères, modèle 1900. Forme der (3 places), élégante; moteur de Dion-Bouton 1/2; marche garantie, pneus parfait état. Mobilité très avantageuse par véritables touristes. Prix: 100 fr. par mois. Fait plus de 30 à l'heure. Marche garantie. Prix avantageux. S'adresser: La Presse, 12, rue du Croissant, Paris. (2079)

De Dion-Bouton, 4 à 5 ch., changem. vitesse et roues motocycle. Georges Drouard (Besançon). (7018)

CARTES POSTALES

Ph. Sicard, aux Tuileries de Peyrac-Minervois (Aude), échange cartes postales avec France entière. (7010)

De Valmoise, 8, rue des Remparts, à Nancy-en-Brie, échange cartes postales, vues et timbres. (7019)

Log. 7, fee, carte prime. D. Savary, La Rochelle. (7020)

DIVERS

Endre hongre bai, pur sang, dix ans. Très grande origine. Gagné plusieurs courses, chasse, service armée. Prix modéré. E. C. Bureau A. (7021)

Année fatale: 1903. Prédiction, 1 franc, franco. Lavignaud, Thurel, Châtelleraut. (7022)

Endre, 25 francs, 2 poules, 1 coq Bantam géant. S'adresser à M. Léon Charrier, 16, quai Billancourt, Billancourt. (7023)

Le Gérant: JARRIGE.

Paul-Franz Namur, le portraitiste distingué qui a échappé à un terrible accident de cheval, a exécuté un tableau allégorique de la folie du cheval emballé. Ce tableau a été gravé en taille douce, et des épreuves sont en vente chez Legoupy, boulevard de la Madeleine. (7025)

TIMBRES

Catalog. 14, fee avec primes, P. Savary, La Rochelle. (7026)

Echos

POUR LA PLUIE

Les abonnés et lecteurs de la Vie au Grand Air sont toujours certains de trouver d'excellents manteaux en caoutchouc, de pluie et de voyage, chez MOREL, passage du Havre, 61 (près l'entrée de la gare St-Lazare), maison très recommandée, pour la bonne qualité de tous ses produits en caoutchouc.

AU GRAND GARAGE

Les chauffeurs désirant se procurer au plus tôt la voiture qui triompha dans un grand nombre d'épreuves cette année, doivent s'adresser au Grand Garage Central d'Automobiles, 4, rue Buffault, (faubourg Montmartre), concessionnaire des voitures Darracq, où ils trouveront les voitures Darracq, dernier modèle 1903, de 8, 12 et 20 chevaux, livrables de suite.

CHAUFFEUR CONSOLÉ

Rencontré ces jours derniers, descendant mélancoliquement l'avenue de la Grande-Armée, un de nos amis, fervent chauffeur, s'en allait pédestrement et mélancoliquement vers le Bois de Boulogne.

Comment, lui disons-nous, vous a-t-il piété? Oui, à pied, nous répondit-il, je veux une voiture de marque dernier modèle et je n'en trouve que livrable dans six mois, je suis désolé.

Eh bien! consolez-vous, allez à la maison Outhenin-Chalandre, 4, rue de Chartres, à Neuilly (Porte Maillot) et vous y trouverez de suite les Panhard et Levassor, 7, 10, 12, 15, 16, 30 et 70 chevaux, nouveau moteur Centaure.

Renault frères, 9 et 10 chevaux, 2 cylindres; 14 chevaux, 4 cylindres.

Ces derniers modèles seront livrables dès leur apparition.

Clément 2 cylindres, que tout le monde désire et que l'on ne trouve livrable de suite que chez Outhenin-Chalandre.

CHEMINS DE FER D'ORLÉANS

Excursions aux stations thermales et balnéaires des Pyrénées et du golfe de Gascogne, Arcachon, Biarritz, Luchon, Salies-de-Béarn, etc. Tarif spécial G. V. N° 106 (Orléans).

Des billets d'Aller et Retour, avec réduction de 25 p. 100 en 1^{re} classe et de 20 p. 100 en 2^e et 3^e classes, sur les prix calculés au tarif général d'après l'itinéraire effectivement suivi, sont délivrés toute l'année, à toutes les stations du réseau de la Compagnie d'Orléans, pour les stations thermales et balnéaires du réseau du Midi, et notamment pour: Adge (le Grau), Alet, Amélie-les-Bains, Arcachon, Argelès-Gazost, Argelès-sur-Mer, Arles-sur-Tech (La Preste), Arreau-Cadéac (Vieille-Aure), Ax-les-Thermes, Bagnères-de-Bigorre, Bagnères-de-Luchon, Balaruc-les-Bains, Banyuls-sur-Mer, Barbotan, Biarritz, Boulou-Perthus (le), Cambo-les-Bains, Capvern, Cauterets, Collioure, Couiza-Montazels (Rennes-les-Bains), Dax, Espéras (Campagne-les-Bains), Gamarde, Grenade-sur-l'Adour (Eugénie-les-Bains), Guéthary (halte), Gujan-Mestras, Hendaye, Labenne (Capbreton), Labouheyre (Mimizan), Lalque (Préhaq-les-Bains), Lamalou-les-Bains, Laruns-Eaux-Bonnes (Eaux-Chaudes), Leucate (la Franqui), Lourdes, Loures-Barbazan, Luz-Saint-Sauveur (Barèges, Saint-Sauveur), Marignac-Saint-Bat (Lez, Val d'Aran), Nouvelle (la), Oloron-Sainte-Marie (Saint-Christau), Pau, Pierrefitte-Nestlas, Port-Vendres, Prades (Molitg), Quillan (Ginols), Carcanières, Escouloubre, Ussat-les-Bains, Saint-Flour (Chaudesaigues), Saint-Gaudens (Encausse, Gantiès), Saint-Girons (Audinac, Aulus), Saint-Jean-de-Luz, Saléchan (Sainte-Marie, Siradan), Salies-de-Béarn, Salies-du-Salat, Ussat-les-Bains et Villefranche-de-Conflens (le Vernet, Thuès, les Escaldas, Graüs-de-Canaveilles).

Durée de validité: 33 jours, non compris les jours de départ et d'arrivée.

Le Livret-Guide illustré de la Compagnie d'Orléans (Notices, Vues, Tarifs, Horaires) est mis en vente, au prix de 30 centimes.

1^o à Paris: dans les Bureaux de quartier et dans les gares d'Austerlitz, Pont Saint-Michel, Quai d'Orsay, Luxembourg, Port-Royal et Denfert.

2^o en province: dans les gares et principales stations.

Les publications ci-après, éditées par les soins de la Compagnie d'Orléans, sont mises en vente dans toutes les bibliothèques des gares de son réseau, au prix de 25 centimes.

Le Cantal. — Le Berry (au pays de George Sand). — De la Loire aux Pyrénées. — La Bretagne. — La Touraine. — Les Gorges du Tarn. — Poitou-Angoumois.

LA FRANCE EN CHEMIN DE FER

(Itinéraires géographiques).

De Paris à Tours. — De Tours à Nantes. — De Nantes à Landerneau, et embranchements. — D'Orléans à Limoges. — De Limoges à Clermont-Ferrand, avec embranchement de Laqueuille à La Bourboule et au Mont-Dore. — De St-Denis-près-Martel à Arvant, ligne du Cantal. — De Tours à Angoulême. — D'Angoulême à Bordeaux.

Premières livraisons d'une collection qui sera continuée.

CHEMINS DE FER DE L'OUEST

Augmentation de la durée de validité des billets d'aller et retour à prix réduits (grandes lignes).

Nous avons annoncé récemment que la Compagnie des Chemins de Fer de l'Ouest avait soumis à l'homologation ministérielle une proposition modifiant la durée de validité des billets d'aller et retour délivrés par toutes les gares et haltes de son réseau.

Cette proposition venant d'être approuvée par l'administration supérieure, la durée de validité des dits billets est, dès à présent, augmentée dans les proportions indiquées ci-après:

Ancienne durée de validité:	Durée de validité nouvelle:
Jusqu'à 125 kil. 2 jours.	Jusqu'à 60 kil. 2 jours
De 126 à 250 kil. 3 —	De 61 à 100 kil. 3 —
De 251 à 400 kil. 4 —	De 101 à 200 kil. 4 —
De 401 à 500 kil. 5 —	De 201 à 300 kil. 5 —
De 501 à 600 kil. 6 —	De 301 à 400 kil. 6 —
Au-dessus de 600 kil. 7 —	De 401 à 500 kil. 7 —
	De 501 à 600 kil. 8 —
	De 601 à 700 kil. 9 —
	De 701 à 800 kil. 10 —

Comme on le voit, c'est pour les longs parcours une augmentation qui s'élève à trois jours; il est bien entendu que, comme précédemment, les délais indiqués ci-dessus ne comprennent pas les dimanches et jours de fêtes qui viennent s'ajouter à la durée de validité de ces billets, durée qui peut être, en outre, à deux reprises, prolongée de moitié, moyennant le paiement, pour chaque prolongation, d'un supplément égal à 10 p. 100 du prix du billet.

CHEMINS DE FER

DE PARIS-LYON-MÉDITERRANÉE

Voyages circulaires en Italie.

Il est délivré toute l'année, à la gare de Paris P.-L.-M., ainsi que dans les principales gares situées sur les itinéraires, des billets de voyages circulaires à itinéraires fixes très variés permettant de visiter les parties les plus intéressantes de l'Italie. La nomenclature complète de ces voyages figure dans le livret-guide horaire P.-L.-M., vendu 0 fr. 50 dans toutes les gares du réseau.

Exemple d'un de ces voyages: itinéraire 81-A3: Paris, Dijon, Mâcon, Aix-les-Bains, Modane, Turin, Milan, Venise, Bologne, Florence, Pise, Gênes, Vintimille, Nice, Marseille, Lyon, Dijon, Paris. — Durée du voyage: 60 jours. Prix: 1^{re} classe, 253 fr. 50; 2^e classe, 183 fr. 20.

Manufacture d'Optique de Précision

E. SUTER, à Bâle

Spécialité d'Objectifs pour tous les travaux photographiques

Recommandés spécialement comme meilleurs Objectifs universels

Brevet Suisse numéro 21,872

Anastigmats Suter, Série I, F: 7, 2 { Les essayer, c'est les adopter!!!

Anastigmats Suter, Série II, F: 6, 3 {

Nouveau! Anastigmat F: 5 { Trousses anastigmatiques

Le meilleur objectif extra-rapide universel { à 5 combinaisons

Aplanats en 4 séries

Objectifs à portraits, Téléobjectifs

Appareils de poche Suter o o o o o

o o o o o à obturateur de plaques

Le meilleur appareil pour

instantanés très rapides,

3 modèles différents.

Se fait en 9x12, 9x18

et 13x18.

Jumelles 9x12 détectives.

Jumelle Stéréo-

Panoramique 8x16.

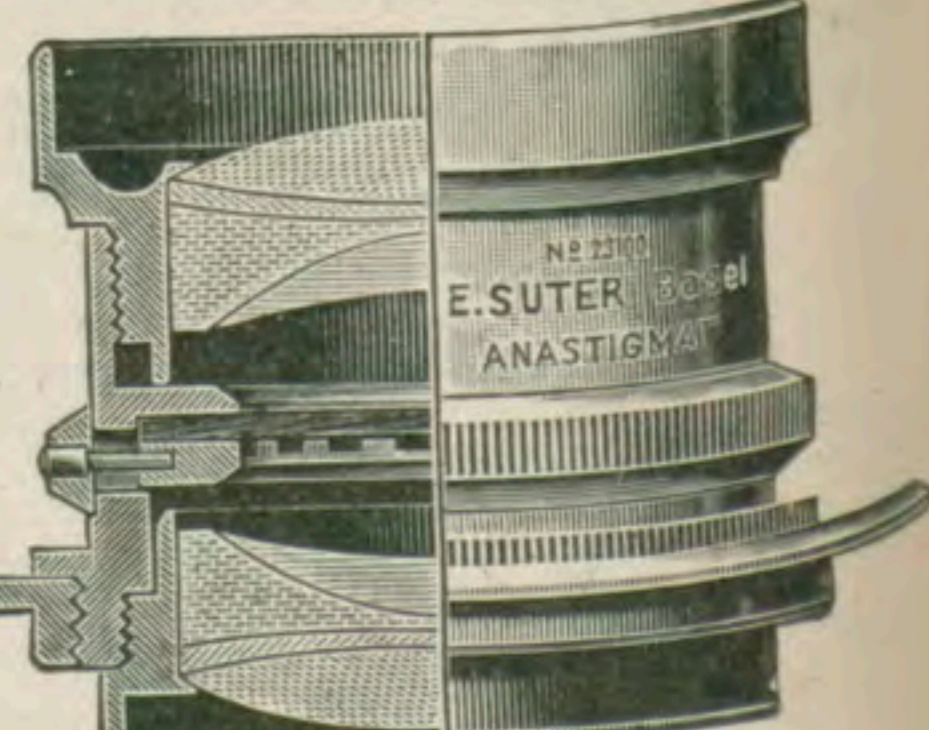
Vente dans toutes bonnes

Maisons de Fourrures

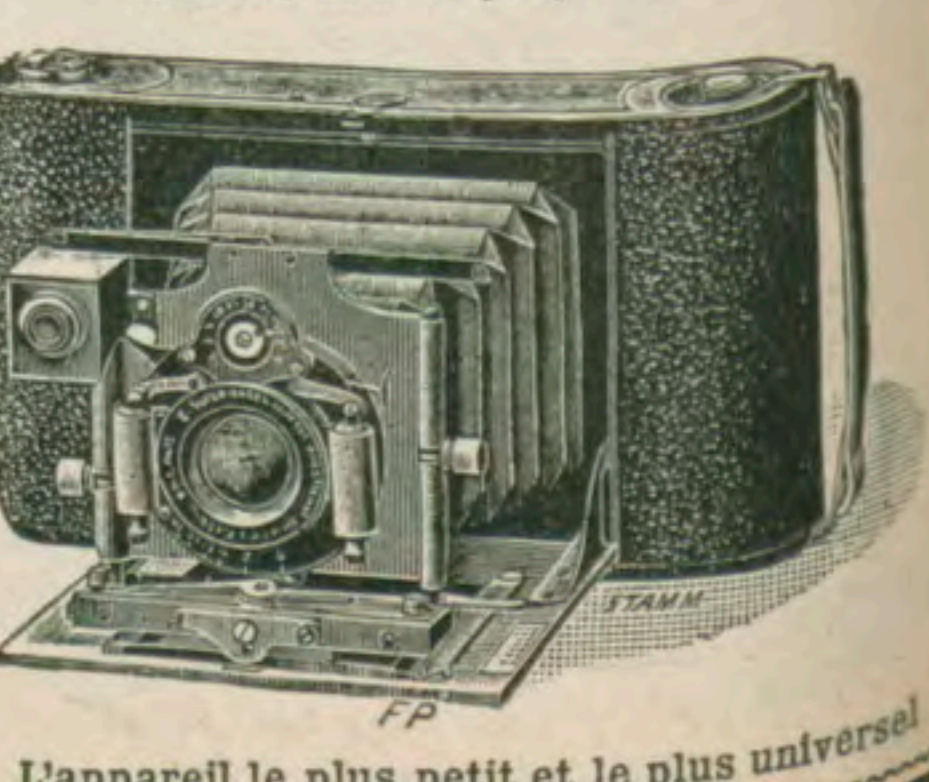
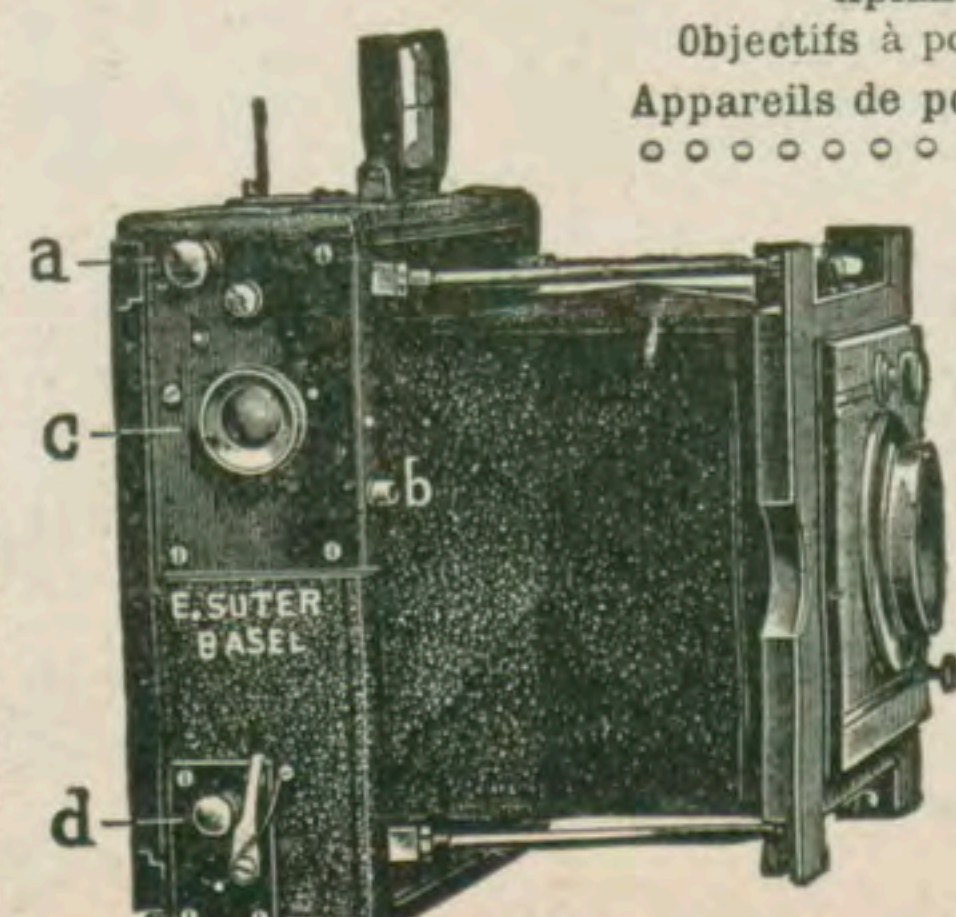
photographiques.

PRIX-COURANTS

Gratuit et franco sur demande



Cartridge Suter pour pellicules 82x108 mm. et plaques 9x12



L'appareil le plus petit et le plus universel

CORBEIL. — Imprimerie Ed. CRETÉ.

NICE Grand Hôtel des Empereurs

BILLARDS M^{son} BATAILLE

SOCIÉTÉ GÉNÉRALE

Pour favoriser le développement du Commerce et de l'Industrie en France

SOCIÉTÉ ANONYME. — CAPITAL: 160 MILLIONS

Siège social: 54 et 56, rue de Provence.

Succursale A: 134, rue Réaumur (place de la Bourse) à Paris

Dépôts de fonds à intérêts en compte ou à échéance fixe (taux des dépôts de 3 à 5 ans: 3 1/2 0/0 net d'impôts et de timbre); — Ordres de Bourse (France et Etranger); — Souscriptions sans frais; — Vente aux guichets de valeurs livrées immédiatement (Obl. de Ch. de fer, etc.); — Escompte et Encaissement de Bons à lots, etc.; — Escompte et Encaissement de Coupons; — Mise en règle de titres; — Avances sur titres; — Escompte et Encaissement d'Effets de commerce; — Garde de titres; — Garantie contre remboursement au pair et les risques de non-vérification des tirages; — Transports de fonds (France et Etranger); — Billets de crédit circulaires; — Lettres de crédit; — Renseignements; — Assurances; — Services de Correspondant, etc.

LOCATION DE COFFRES-FORTS (Compartiments depuis 5 fr. par mois; tarif décroissant en proportion de la durée et de la dimension.)

65 bureaux à Paris et dans la Banlieue, 505 agences en Province, 1 agence à Londres, correspondants sur toutes les places de France et de l'Etranger.



Grands Magasins

DE LA

PLACE CLICHY

Rues d'Amsterdam, de St-Petersbourg PARIS et Place Moncey PARIS

LUNDI 8 DECEMBRE

EXPOSITION DES JOUETS

et Articles pour Etranges

L'AGENDA DE LA PLACE CLICHY EST VENDU 0.25

